

Nele Korhonen

Täydennysrakentaminen osana Myyrmäen kehitystä

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Insinööri (AMK)

Maanmittaustekniikka

Insinöörityö

11.5.2016

Tekijä Otsikko	Nele Korhonen Täydennysrakentaminen osana Myyrmäen kehitystä
Sivumäärä Aika	45 sivua + 1 liite 11.5.2016
Tutkinto	insinööri (AMK)
Tutkinto-ohjelma	maanmittaustekniikka
Ohjaajat	lehtori Juhani Nippala aluearkkitehti Timo Kallaluoto
<p>Tämä työ tehtiin Vantaan kaupungille pohjustamaan Myyrmäen kaupunginosan täydennysrakentamisen suunnittelua. Tavoite oli osoittaa Myyrmäen potentiaali. Johtopäätökset pohjautuvat laajaan lähdeaineistoon, asiantuntijoiden kanssa työskentelyyn sekä tekijän paikallistuntemukseen.</p> <p>Työ kokoaa yhteen alueen maankäytöllisiä tekijöitä karttamaisen kuva-aineiston muodossa. Työn yhteydessä tehtiin alueen nykyisiä ja mahdollisia rakennusmassoja havainnollistava 3D-malli sekä muodostettiin vahva näkemys alueen kehityksen suunnasta, jota koskevien valintojen aika on nyt. Myyrmäki on entinen kaupallinen keskus, jolla on kaikki edellytykset elinvoimaiseen tulevaisuuteen liikenteen solmukohtana. Työ osoittaa potentiaalisia täydennysrakentamisen paikkoja sekä keinoja parantaa elinympäristön laatua alueella.</p> <p>Työ jatkuu kaavarungossa, joka laaditaan ohjaamaan Myyrmäen maankäytön suuria muutoksia. Tämä opinnäytetyö tarjoaa pohjan perusteelliselle tarkastelulle.</p>	
Avainsanat	täydennysrakentaminen, eheyttäminen, kestävä kehitys, kaupunkisuunnittelu, kaupunkikeskus, kaupunkikulttuuri, Myyrmäki

Author Title	Nele Korhonen Infill development in Myyrmäki
Number of Pages Date	45 pages + 1 appendix 11 May 2016
Degree	Bachelor of Engineering
Degree Programme	Land Surveying
Instructors	Juhani Nippala, Senior Lecturer Timo Kallaluoto, Regional Architect
<p>This final year project was made for the city of Vantaa to support infill development in the Myyrmäki district. The purpose was to demonstrate the potential in the area. The conclusions were based on a variety of sources, experts and the author's local knowledge.</p> <p>The project gathered factors of land use planning into a graphic material, and a 3D model that visualizes the existing and prospective buildings. The study led to a strong vision of the development of Myyrmäki, a former commercial node with all the elements for a vital future as an important traffic node. Potential locations for complimentary construction were addressed, as well as ways of improving urban amenities in the area.</p> <p>The Bachelor's thesis can be used to guide the development of Myyrmäki district as it provides information and ideas for an urgently needed overall land use plan in the area. The outcomes of this project serve as a basis for further research.</p>	
Keywords	infill development, sustainable development, urban planning, urban culture, urban amenities, Myyrmäki

Sisällys

Lyhenteet

1	Johdanto	1
2	Täydennysrakentamisen teoriaa	1
2.1	Määritelmä	1
2.2	Kestävyys	2
2.3	Lainsäädäntö ja prosessit	2
2.4	Maapolitiikka ja talous	3
3	Myyrmäen maankäytön pohjaa	5
3.1	Vantaan kaupunkisuunnittelu	5
3.1.1	Vantaan strategia ja tavoitteet	7
3.2	Myyrmäki täydennysrakentamisen kohteena	9
3.2.1	Sijainti, rakenne ja kaupunkikuva	9
3.2.2	Kaavoitustilanne	11
3.2.3	Kulttuuri	13
3.2.4	Väestö, palvelut ja elinkeinoelämä	14
3.2.5	Liikenne	16
3.2.6	Pysäköinti	20
3.2.7	Virkistysalueet	22
3.2.8	Rakentamisrajoitteet	24
3.2.9	Vuorovaikutus	26
4	Myyrmäen maankäytön tulevaisuus	26
4.1	Yhteys lähialueisiin	26
4.2	Täydennysrakentamisen kohteet ja potentiaali	28
4.2.1	Omat näkemykset	35
4.2.2	Yhteensovitus ja havainnollistaminen	38
5	Yhteenveto	40
	Lähteet	42
	Liitteet	
	Liite 1. Luonnoksia	

Lyhenteet ja käsitteet

ap	Autopaikka
HOAS	Helsingin seudun opiskelija-asuntosäätiö
kerrosneliömetri, k-m ²	Yksikkö, jolla kuvataan rakennuksen kerrosalaa eli kerrosten yhteenlaskettua pinta-alaa
MAL	Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyö Helsingin seudulla
MRL	Maankäyttö- ja rakennuslaki
Vampatti	Vantaan kaupungin sisäinen karttatietokanta
VAT	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
VAV Asunnot Oy	Vantaan kaupungin omistama yhtiö, joka hallinnoi kaupungin vuokra-asuntoja. VAV-konserni omistaa noin 10 000 asuntoa.

1 Johdanto

Yhdyskuntarakennetta eheytetään Helsingin seudun keskuksissa ja raideliikenteen varsilla. Toiminnalla on tärkeä rooli ilmastonmuutoksen vastaisessa työssä, johon talous heilahteluineen tuo haasteensa. Nämä realiteetit tunnetaan Suomen maankäytössä, jota ohjaava lainsäädäntö huomioi kestävän kehityksen eri näkökulmista ja luo sen toteutumiselle puitteet.

Tiivistäminen koskee vahvasti Kehäradan varrella kasvavaa Myyrmäkeä. Tämän työn tavoite on osoittaa Myyrmäen kaupunginosan täydennysrakentamisen mahdollisuuksia ja haasteita sekä pohjustaa siten Myyrmäen laajempaa kehityskuvaa ja kaavarunkoa. Käytössäni on laaja lähdeaineisto sekä asiantuntijoita työskennellessäni Vantaan kaupungin suunnittelijaharjoittelijana. Näkemykseni eivät kuitenkaan edusta Vantaan virallista linjaa, ja hyödynnän pitkäaikaista tuntemustani alueesta.

Työ koostuu kolmesta kokonaisuudesta. Ensimmäinen on tiivis katsaus täydennysrakentamiseen, toisessa tarkastellaan Myyrmäkeä täydennysrakentamisen näkökulmasta ja kolmas suuntaa Myyrmäen täydennysrakentamisen tulevaisuuteen. Viimeisessä osassa nostan esiin Myyrmäen potentiaalia.

2 Täydennysrakentamisen teoriaa

2.1 Määritelmä

Kaupunkiseudut kasvavat nyt erityisesti täydentämällä. Silti täydennysrakentamisen määritelmästä ei ole täyttä yksimielisyyttä. Määrittelylle on tarve, sillä sitä kautta myös nykyisin jäykkiin täydennysrakentamisen prosesseihin voidaan tuoda kaivattua selkeyttä ja sujuvuutta.

Konkreettisesti täydennysrakentamisessa on kyse olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja infrastruktuuriin tukeutuvasta eli niiden alueelle sijoittuvasta rakentamisesta, jonka tyypillisimpiä toteutustapoja ovat rakentamattoman alueen rakentaminen, tontin täydentäminen sekä käyttötarkoituksenmuutos. Holistinen tulkinta kattaa myös laajalaisen yhdyskuntarakenteen laadun parantamisen. Kaupunkirakenteen tiivistämisellä

ja eheyttämisellä tarkoitetaan suurin piirtein samaa kuin täydennysrakentamisella, ja termejä käytetään tässä työssä sekaisin. (Puustinen 2014: 76–77; Täydennysrakentamiskäytäntöjen kehittäminen 2015: 4.)

2.2 Kestävyys

Rakennetussa ympäristössä kestävyyttä tarkastellaan ympäristön, ihmisen ja talouden näkökulmista (MRL). Kestävä kehitys on aina monen osan summa. Tiivis kaupunkirakenne itsessään ei takaa kestävyyttä (Toiviainen 2015).

Eheyttäessä kehitetään ympäristöä kokonaisvaltaisesti. Sekoittunut rakenne, monipuoliset palvelut, työpaikat ja yhteisöllisyyden edistäminen ovat sosiaalisen ja taloudellisen kestävyyskulmakiviä kaupungeissa. Olemassa olevan infrastruktuurin käyttäminen säästää uuden rakentamisessa ja samalla talouden ja ilmastoräskityksessä. Etäisyyksien pienenemisen ja kevyttä ja julkista liikennettä kehitettäessä autoilun määrä vähenee, mikä vähentää päästöjä, parantaa ilmanlaatua sekä edistää viihtyisyyttä, turvallisuutta, sujuvaa liikennettä ja ihmisten hyvinvointia. Myönteiset vaikutukset näkyvät kansantaloudessa asti.

Tiiviin rakenteen lisäksi ympäristön tilaan rakennetussa ympäristössä vaikuttavat merkittävästi muun muassa energianlähteet ja -kulutus, rakennusmateriaalit sekä vihervälialueet. Valinnoilla voi vaikuttaa energiamuotoihin ja kulutukseen. Parhaimmillaan energiaa voi myös tuottaa paikan päällä. Rakennukset ovat kulutukseltaan haaste, mutta samalla mahdollisuus. Esimerkiksi kato voi hyödyntää aurinkoenergian keräämiseen. Katolle voi myös sijoittaa kasvillisuutta, joka sitoo hiilidioksidia ja vaikuttaa paikalliseen mikroilmastoon. Samasta syystä vihervälialueiden säilyttäminen on tärkeää. Rakennustapojen ja materiaalien valinnassa tulee suosia ilmastovaikutuksiltaan ja rakennuksen elinkaaren kannalta kestäviä ratkaisuja. (Ympäristöohjelma 2013–2016: 10.)

2.3 Lainsäädäntö ja prosessit

Suomen maankäyttöä ohjaa ensisijaisesti maankäyttö- ja rakennuslaki, jonka valmistelussa on otettu huomioon useita kansallisia ja kansainvälisiä lakeja, direktiivejä ja sopimuksia. Laki on varsin kattava, sillä sen tavoitteena on hyvän elinympäristön lisäksi

edistää ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävästä kehitystä sekä turvata osallistumismahdollisuudet, laatu, vuorovaikutus ja avoimuus ympäristönsuunnittelussa. (MRL 1 §.)

Laki on laadittu ennen kaikkea raakamaan uudisrakentamiseen ja on näin ollen riittämätön ohjaamaan täydennysrakentamista, jonka prosesseista tulee helposti hitaita ja monimutkaisia. Useimmiten täydennysrakentaminen vaatii asemakaavamuutoksen, mutta toisinaan kevyempi poikkeamislupa riittää. Täydennysrakentaminen on kuitenkin tärkeäksi tunnustettu ja Ympäristöministeriö valmistelee parhaillaan maankäyttö- ja rakennuslakiin muutosta, jonka yhtenä tavoitteena on täydennysrakentamisen ja rakennusten käyttötarkoituksen muuttamisen sujuvoittaminen. (Asettamispäätös YM019:00/2015.)

Lukuisat viime vuosien hankkeet ja tutkimukset pyrkivät löytämään tapoja edistää täydennysrakentamista. Kevennettyjä menettelyjä, kannusteita ja muita vaihtoehtoisia toimintatapoja on nostettu esiin muun muassa Uudenmaan liiton keskustelunavauksessa ”Täydennysrakentamisen esteet ja kannusteet” (2014), joka koostuu kuntia osallistaneista kyselystä ja työseminaarista sekä RAKLI ry:n Täydennysrakentamisen kehittäminen -klinikan tulokset (2015). Täydennysrakentamisen edistäminen koskee erilaisia toimijoita, joita olemassa olevalla kaupunkialueella on paljon. Yhteisen tahtotilan löytäminen vaatii aitoa vuorovaikutusta. Prosessikuvaukset edistäisivät täydennysrakentamisen tunnettavuutta.

2.4 Maapolitiikka ja talous

Yhdyskuntien rakentaminen nojaa pitkälti kunnan maapolitiikkaan ja talouteen. Julkisen talouden käsitteistä kaupunkisuunnittelulle keskeisin on kaavatalous, joka yksinkertaisesti tarkoittaa kunnalle kaavoituksesta aiheutuvia kustannuksia ja tuottoja, ja siten poikkeaa laajemmasta yhdyskuntatalouden käsitteestä. (Skogster 2016.)

Suurimmat kaavoituksen aiheuttamat kustannukset tulevat yleensä infrastruktuurin rakentamisesta, joka on lähtökohtaisesti kunnan vastuulla. Kaavataloudellisesti edullisinta kasvua edustaakin olemassa olevaa infrastruktuuria hyödyntävä täydennysrakentaminen.

Maan arvo nousee elinympäristön laatua ja toimintoja kehittämällä, mihin voidaan tehokkaimmin vaikuttaa tiiviissä kaupunkiympäristössä. Arvokkain alue on vetovoimainen eli sellainen, jossa asukkaat viihtyvät. Tämän vuoksi täydennysrakentaminen on kannattavaa eri toimijoille.

Kiinteistönomistajan näkökulmasta täydennysrakentaminen on luonnollisesti sitä kannattavampaa, mitä arvokkaampaa maa on. Maan arvonnoususta kunta perii tuloja maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti keinoja osallistaa kaavasta merkittävästi hyötyvä maanomistaja kaavan toteuttamiskustannuksiin. (MRL: 12 a luku.)

Merkittävä tiivistämiseen liittyvä taloudellinen haaste on tilaa vievä pysäköinti. Täydennysrakentamista osoitetaan usein pysäköintialueille, jolloin on sijoitettava paitsi uudet myös tieltä poistuvat autopaikat. Tehokkaat pysäköintiratkaisut aiheuttavat rakentamis- ja huoltokustannuksia.

Pysäköintiratkaisuissa on suuria eroja. Maantasopysäköinti on kaikessa yksinkertaisuudessaan edullisin toteuttaa, mutta varastaa arvokasta maata tehottomaan käyttöön ja tulee siten kokonaistaloudellisesti kannattamattomaksi. Pysäköintilaitos on kallis, mutta laajojen kokonaisuuksien keskittynä pysäköintilana kustannustehokas ratkaisu. Sama koskee maanalaista pysäköintiä, joka on maankäytöllisesti ihanteellinen, mutta vaatii huomattavat käyttäjämäärät ollakseen kannattava. Tiiviillä kaupunkialueilla yleistä on kansipysäköinti, joka on rakenteellisista pysäköintiratkaisuista edullisin toteuttaa. (Selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista 2015: 17–24.)

NCC on kehittänyt patentoidun Bertta-talomallin, jossa pysäköinti on toteutettu yhdestä kolmeen rakennuksen pohjakerrokseen. Talomalli on kompakti ja mahtuu tavallista pienemmälle tontille, missä se kootaan moduuleista. Tehokas konsepti soveltuu tiivistämiseen ja edullisten asuntojen tarjoamiseen. Samalla sen suunnittelussa on kiinnitetty huomiota siistiin ulkoasuun ja kaupunkikuvaan. Konsepti toteutettiin ensimmäisenä Myyrmäkeen. (Alvoitu 2014.)

Autopaikkavaatimuksilla on olennainen vaikutus täydennysrakentamisen kannattavuuteen. Mitä vähemmän autopaikkoja on sijoitettavana, sitä edullisempaa rakentaminen on.

Pysäköinti on monisyinen ilmiö eikä sen ratkaisemiseen ole oikotietä. Pysäköinnin todellinen tarve vaihtelee alueittain, mutta nykyiset jäykät normit eivät aidosti salli räätälöityjä vaihtoehtoja. Poikkeamislupaa voi hakea. Toimet täydennysrakentamisen edistämiseksi tuleekin ulottaa pysäköintiä koskeviin käytäntöihin, mikä samalla edistäisi kohtuuhintaisen rakentamisen toteutumista.

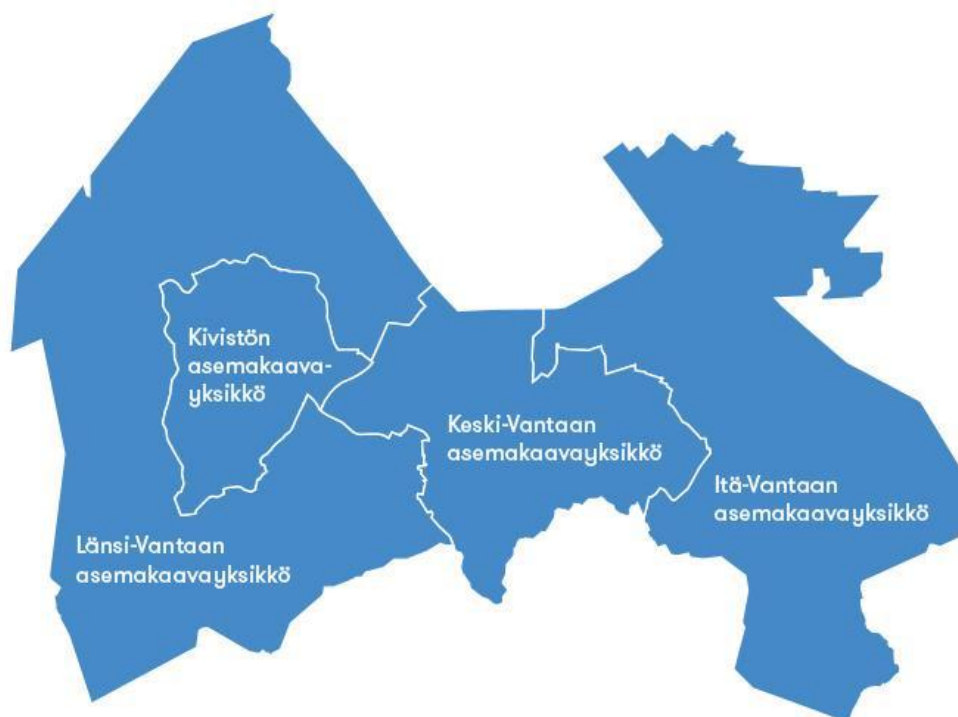
Vaihtoehtoja tarvitaan myös autoilun vähentämiseksi. Tiiviillä kaupunkialueilla hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palvelujen äärellä autoilun merkitys vähenee. Autottomat taloudet tulisi huomioida pysäköinnin mitoituksessa ja kustannuksien jakautumisessa ja miksei kokonaan autottomina taloina. Vuoropysäköinti ja yhteisautokonsepti edustavat kiertotaloutta ja jakamisen kulttuuria.

3 Myyrmäen maankäytön pohjaa

3.1 Vantaan kaupunkisuunnittelu

Kunnilla on kaavoitusmonopoli ja ensisijainen vastuu yhdyskuntarakenteen toteuttamisesta. Kaavatasoista suurilinjaisiin, maakuntakaavoitus, on maakuntaliittojen tehtävä. Kunnat huolehtivat omasta yleiskaavoituksestaan sekä tarkemmasta asemakaavoituksesta, joka noudattaa ylempiä kaavatasoja.

Vantaan kaupunkisuunnittelua johtaa Tarja Laine. Seitsemästä tulosyksiköstä neljä on asemakaavayksiköitä: Länsi-, Keski- ja Itä-Vantaa sekä Kivistö (kuva 1). Tämä opinäytetyö on tehty Länsi-Vantaan asemakaavayksikössä, jota johtaa aluearkkitehti Timo Kallaluoto.



Kuva 1. Vantaan asemakaavayksiköt (kuva: Vantaa.fi)

Vantaa on yksi Helsingin seudun 14 kunnasta. Lähes 1,5 miljoonan asukkaan kasvu-keskuksen ja metropolialueen maankäyttöä käsitellään useissa yhteyksissä kokonaisuutena.

Valtioneuvoston määrittämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden Helsingin seutua koskevat erityiskysymykset on päivitetty vuonna 2008. Aluetta on tarkoitus kehittää kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena. Tavoitteisiin kuuluvat muun muassa edellytykset monipuoliselle asunto- ja työpaikkatarjonnalle sekä joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen tukeutuva yhdyskuntarakenne, jonka keskuksia vahvistetaan. Keskeisiä toimia ovat tonttimaan riittävyden varmistaminen, rakentaminen sekä liikennejärjestelmän perusteellinen suunnittelu, jolla tähdätään ilmastonmuutoksen hillitsemiseen, joukkoliikenteen saavutettavuuden edistämiseen ja raideliikenneverkoston vahvistamiseen. Lisäksi muun muassa virkistyskäyttöön soveltuvat alueet ja niitä yhdistävä viheralueverkosto on turvattava. (Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta 2008.)

Helsingin seudun kunnat sopivat vuonna 2005 maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen kohdistuvasta yhteistyöstä, jota varten Helsingin seudun yhteistyökokous nimesi MAL-neuvottelukunnan. Neuvottelukunnassa toimii kunkin sopimuskunnan siihen ni-

meämä johtava maankäyttö- ja asuntotoimien viranhaltija. Varsinainen maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen alkoi vuonna 2008, ja seuraavana vuonna Helsingin seudun yhteistyökokous hyväksyi alueelle vision:

Helsingin seutu on kehittyvä tieteen, taiteen, luovuuden ja oppimiskyvyn sekä hyvien palvelujen voimaan perustuva maailmanluokan liiketoiminta- ja innovaatiokeskus, jonka menestys koituu asukkaiden hyvinvoinnin ja koko Suomen hyväksi. Metropolialuetta kehitetään yhtenäisesti toimivana alueena, jossa on luonnonläheinen ympäristö ja hyvä asua, oppia, työskennellä sekä yrittää.

Seudun eheä yhdyskuntarakenne on hyviin joukkoliikenneyhteyksiin perustuva, toiminnoiltaan monipuolinen, ekotehokas ja vähähiilinen. Tiiviin ydinalueen ympärillä on omailmeisten keskusten verkosto. (Helsingin seudun yhteistyökokous 5.11.2009.)

Keskeisimpiä yhteistyön tuloksia ovat kehityskuva MAL 2050, toteutusohjelma MAL 2020, MAL-aiesopimus 2012–2015, maankäyttösuunnitelma MASU 2050, liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 sekä Asuntostrategia 2025. Ne on valmisteltu tiiviissä vuorovaikutuksessa keskenään ja tähtäävät yhteisen vision toteuttamiseen. Neuvottelut uudesta aiesopimuksesta käydään keväällä 2016.

Muita Myyrmäkeen vaikuttavia tavoitteita ovat ajankohtaiset ilmastotavoitteet. Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia vuodelta 2007 nojaa EU:n ilmastopolitiikkaan, jonka mukaan ilmastopäästöjä on laskettava 40 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Vuonna 2012 pääkaupunkiseudun strategiaa tarkistettiin, ja tavoitteena on nyt hiilineutraali pääkaupunkiseutu vuonna 2050 sekä kasvihuonekaasupäästöjen vähennys 20 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2020 mennessä. (Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030, 2007; Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030 – tavoitteiden tarkistaminen 2012.) Samat tavoitteet on kirjattu Vantaan ympäristöohjelmaan. Vuoden 2015 Pariisin ilmastopöytäkirja vaatii entistä radikaalimpia päivityksiä ilmastopolitiikkaan.

3.1.1 Vantaan strategia ja tavoitteet

Vantaan kaupungin strategia määrittää kaupungin vision, arvot ja strategiset painopistealueet. Valtuustokauden 2013–2017 strategiassa visio vuodelle 2025 on seuraava:

Vakavarainen Vantaa on kansainvälinen kestävä kasvun keskus, jossa kaupunkia ja palvelujen laatua kehitetään yhdessä asukkaiden kanssa. Vantaa on asukkailla turvallinen kotikaupunki, yrityksille Suomen paras kumppani ja työntekijöille maan parhaiten johdettu kaupunki. (Valtuustokauden strategia 2013–2017.)

Merkittävin lähtökohta on talouden tasapainottaminen, joka on edellytys kasvavan kaupungin elinvoimaisuudelle. Vantaan kaupungin toiminnassa ja päätöksenteossa noudatetaan läpinäkyvyyttä sekä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämistä. Keskeiset arvot ovat innovatiivisuus, kestävä kehitys ja yhteisöllisyys.

Kaupungin strategian painopistealueilla tähdätään siihen, että

- kaupungin talous on tasapainossa
- kaupunkirakenne eheytyy
- kaupungin elinvoima vahvistuu
- palvelut uudistuvat ja
- muutosta toteutetaan johtamisen kautta.

Kaupunkisuunnittelun työohjelma vastaa kaupungin strategiaan painopistealueisiin kaupunkisuunnittelun keinoin. Keskeistä kaupunkisuunnittelussa vuonna 2016 on muun muassa

- kaavoituksen edellytysten turvaaminen yleiskaavoilla, kaavarungoilla ja kehityskuvilla
- yleiskaavan ajantasaisuuden arviointi
- asemakaavoituksen tulostavoite asuntorakentamiselle: 250 000 k-m²
- viiden vuoden kaavavaranto
- kaavoitus kaupungin maalle (tavoitteena yli 50 % kaavoista)
- joukkoliikennekaupungin ja keskustojen priorisointi
- kaavatalouden ja ilmasto vaikutusten arviointi jokaisen kaavan yhteydessä sekä
- viestinnän ja vuorovaikutuksen roolin vahvistuminen.

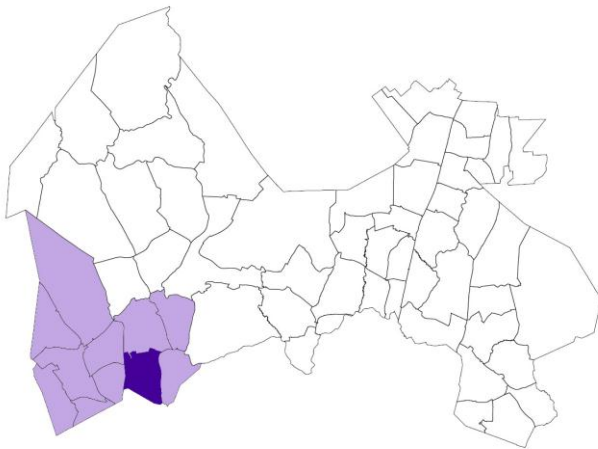
Asuntorakentamisen tulostavoite jaetaan kaikille neljälle asemakaavayksikölle tasan, eli jokaisen alueella on tavoite kaavoittaa yli 60 000 k-m². Tulostavoitetta nostettiin 15 % edellisestä vuodesta. Vuonna 2015 Vantaalla kaavoitettiin asuntorakentamista noin 336 000 k-m², mikä ylitti tavoitteen, 200 000 k-m², reippaasti. (Yhteensä Vantaalla kaavoitettiin 868 851 k-m².) 91 % asuinkerrosneliömetreistä sijoittui oikeisiin paikkoihin eli keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Kehäradan vaikutus kaavoitukseen ja asuntotuotannon huimaan kasvuun on ilmeinen. (Kaupunkisuunnittelun työohjelma 2016; Laine 2016.)

Vantaan kaupunkisuunnittelun Kestävä kaupunki -työryhmän tehtävänä on edistää muun muassa kaavojen ilmastovaikutusten arviointia. Toimintakaudella 2016 otetaan käyttöön kestävän aluesuunnittelun työkaluja. (Kaupunkisuunnittelun työohjelma 2016.)

3.2 Myyrmäki täydennysrakentamisen kohteena

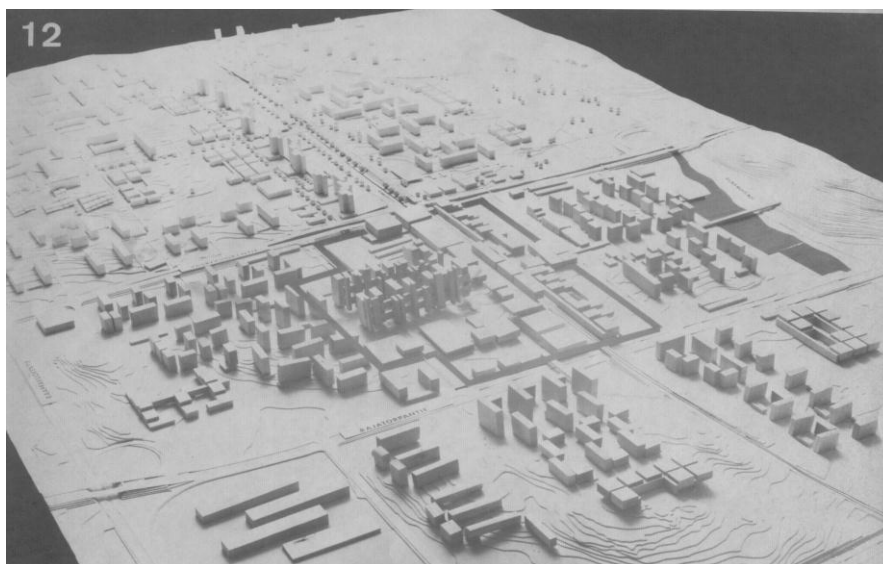
3.2.1 Sijainti, rakenne ja kaupunkikuva

Myyrmäki on Länsi-Vantaan keskus, yksi pääkaupunkiseudun 11 alakeskuksesta ja yli 15 000 asukkaallaan Vantaan väkirikkain ja samalla korkeimman väestötiheyden omaava kaupunginosa. Sen suuralue kattaa 11 kaupunginosaa, joiden alueilla asuu yhteensä yli 50 000 ihmistä. 2,7 km²:n kokoinen kaupunginosa rajautuu etelässä Helsinkiin ja 35,4 km²:n kokoinen suuralue jatkuu lännessä Espoon rajaan asti (kuva 2). (Vampatti 2016; Vantaa alueittain 2015.)



Kuva 2. Myyrmäen kaupunginosa ja suuralue (kuva: Nele Korhonen)

Myyrmäkeä alettiin rakentaa 60-luvulla (kuva 3), minkä jälkeen kaupunginosaa on rakennettu jokaisella vuosikymmenellä. 70-luvun aikana tehdyissä kaivauksissa löytyi runsaasti todisteita kivilautisista asuinpaikoista. Myyrmäki on siis varsin kerroksellinen. Tuoreimpana aspektina on jo valmiiksi omaleimaisen kaupunkikulttuurin uusi herääminen. Alue on vakiinnuttanut vahvan roolin seudullisessa rakenteessa, mutta elää muutosten aikaa. (Hako 2009; Myyrmäki-liike 2015.)



Kuva 3. Arkkitehtitoimisto Lehtovuori-Tegelman-Väänäsen toteutumaton keskustasuunnitelma Myyrmäkeen 1960-luvulla (kuva: Myrtsi.fi)

Alkuperäinen tavoite Myyrmäen suunnittelussa oli tehdä siitä tiivis kaupunkikeskus. Alue onkin Vantaan tiiveimmin rakennettu aluetehokkuudella 0,45, joka on keskimääräistä korkeampi luku myös pääkaupunkiseudun alakeskukselle (Pääkaupungin alakeskusten profiilit 2014: 37). Myyrmäen rakenne sekoittaa asuin-, työpaikka- ja virkistysalueita sekä monipuolisia palveluita, joihin kuuluu lähiölle epätavanomaisesti jopa taidemuseo ja elokuvateatteri.

Alusta asti suunnittelua on ohjannut myös jalankulku, mikä tekee alueesta harvinaisen. Aikoinaan uutta kaupunginosaa mainostettiin turvallisena ja viihtyisänä kävelyraittinsa ja useiden alikulkujensa ansiosta (Hako 2009: 40–47). Kävelykeskusta on pysynyt vahvana elementtinä aluerakenteessa, mutta ei toisaalta ole kerännyt kovin paljon toimintoja ympärilleen.

Aluerakenteessa on hajanaisuutta, ja rakentaminen on matalaa, mikä tekee kaupunkikuvasta lähiömäisen. Tavoite kaupunkiympäristöstä on jälleen ajankohtainen.

3.2.2 Kaavoitustilanne

Ympäristöministeriön vuonna 2006 hyväksymä ja korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä vuonna 2007 lainvoiman saanut Uudenmaan maakuntakaava on kaikki maankäyttömuodot kattava, yhdyskuntarakenteen peruslinjaukset määrittävä kokonaiskaava, jota täydennetään ja päivitetään vaihemaakuntakaavoilla. Myyrmäkeen kohdistuvia linjauksia on Uudenmaan maakuntakaavan lisäksi 2. vaihemaakuntakaavassa vuodelta 2014. Kuvassa 4 näkyy Myyrmäkeä koskeva maakuntakaavoituksen tilanne. (Hyväksytyt maakuntakaavat 2016; Vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmä 2014.)



Kuva 4. Myyrmäen likimääräinen sijainti vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmässä 2014

Myyrmäki on maakuntakaavassa enimmäkseen taajamatoimintojen aluetta. Keskustatoimintojen alue sijaitsee pohjois–etelä-suunnassa kulkevan seutuliikenteen radan varrella. Pääilmansuuntiin kulkevat viheryhteydet risteävät Myyrmäen luoteisosassa ja suurin piirtein rajaavat Myyrmäen kaupunginosaa pohjoisessa ja lännessä. Etelässä kulkee varaus Kehä II:n jatkeelle. Lisäksi alueelle on osoitettu maakaasun runkoputki. Lentomelualueen reuna ulottuu Myyrmäen pohjoisosaan. Vuonna 2014 Myyrmäkeen osoitettiin tiivistettävää aluetta ja sittemmin toteutuneet poikittaisen joukkoliikenteen yhteysvälit. Päivitys ohjaa kasvua muun muassa keskuksiin ja ratojen varsille, ja koskee siten muun muassa Kehäradan asemanseutuja. (Hyväksytyt maakuntakaavat 2016; Vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmä 2014.)

Yleiskaavan tulee huomioida alueella vaikuttava maakuntakaava, joka kuitenkin jättää paljon kunnan päätettäväksi. Juuri yleiskaavatasolla päätetään kunnan sisäisistä suu-

3.2.3 Kulttuuri

Myyrmäessä on vahva paikalliskulttuuri, jolle on ominaista yhteisöllisyys ja urbaanisuus. Eri-ikäisille ja -taustaisille ihmisille on tilaa. Monet asukkaat osallistuvat aktiivisesti elinympäristönsä kehittämiseen muun muassa Myyrmäki-liikkeen kautta ja alueella järjestetään paljon tapahtumia talkoovoimin. Myyrmäen vakiintunut puhekielinen asu on Myrtsi, mutta alueesta käytetään myös lempinimeä Myyr York.

Katutaide on näkyvä osa Myyrmäen kaupunkikuvaa. Laillisten graffitien historia alueella ulottuu 80-luvulle. Vuonna 2013 Myyrmäki-liike käynnisti Vantaan taidemuseon ja Vantaan kaupungin tuella hankkeen, joka tähtää Myyrmäen maalaamiseen eurooppalaisittain merkittäväksi katutaidekohteeksi. Alikulikutunneleiden graffitien, talopäätyjen muuraalien ja muiden töiden toteuttamiseen osallistuu useita ryhmiä ja kouluja, minkä lisäksi alueella on kaksi avointa graffitiseinää. Näkyvin katutaidekohde on vuonna 2015 uusittu Myyrmäen asemarakennus (kuva 6), jonka kaikki seinät sisältä ja ulkoa on maalattu korkealaatuisin taideteoksiksi ja jonka asematilassa on kaikkien käytettävissä olevia pianoja. Kohde on Suomen suurin katutaide-teos. (Myyrmäki-liike 2015.)

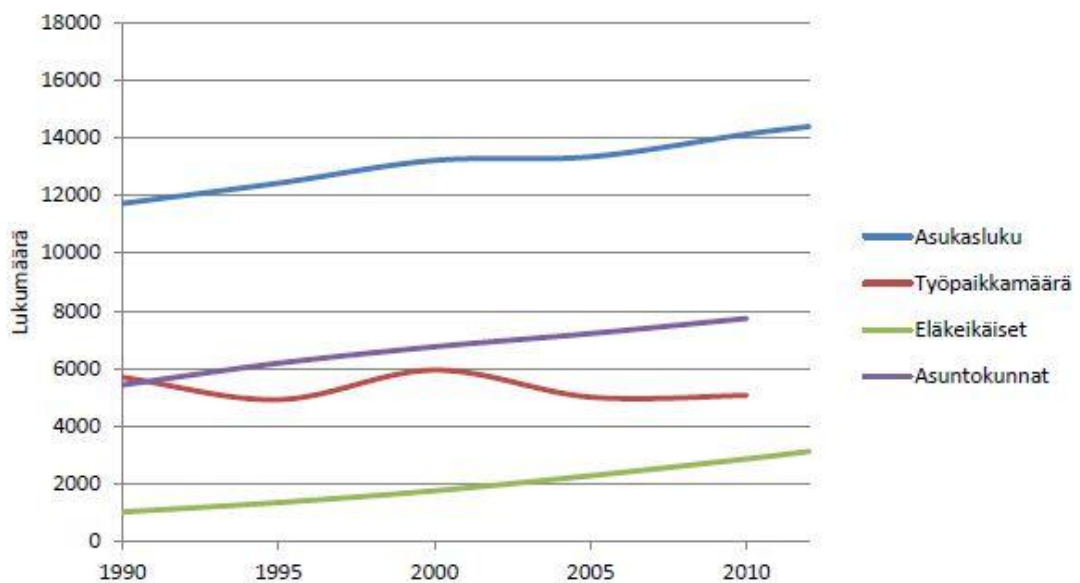


Kuva 6. Myyrmäen asema (kuva: Nele Korhonen)

Omaleimainen kulttuuri on ehdottomasti alueen valttikortti, jota kannattaa vaalia. Viihtyisin ja houkuttelevin elinympäristö syntyy, kun se saa tilaa muovautua asukkaiden mukana.

3.2.4 Väestö, palvelut ja elinkeinoelämä

Myyrmeen kaupunginosa ja suuralue ovat asukasluvultaan (yli 15 000 ja yli 50 000) Vantaan suurimmat ja kaupunginosa asukastiheydeltään korkein. Luvut ovat alakeskuksellekin korkeita. Väestömäärä ei ole koskaan romahtanut, mikä on lähiöissä poikkeuksellista. Täydennysrakentaminen on pitänyt väestönkasvun 1990-luvun alun jälkeen hitaana, mutta tasaisena (kuva 7), ja saman kehityksen ennustetaan jatkuvan. Vuonna 2025 Myyrmäessä arvellaan asuvan lähes 17 000 ihmistä, eli noin tuhat asukasta enemmän kuin vuonna 2015. (Pääkaupungin alakeskusten profiilit 2014: 37–38; Vantaa alueittain 2015: 38; Vampatti 2016.)



Kuva 7. Asukkaiden, työpaikkojen, eläkeläisten ja asutokuntien määrät Myyrmäessä. (kuva: SYKE)

Asukkaista huomattava osa on eläkeläisiä, mutta ainakin opiskelijoita on odotettavissa lisää Metropolia Ammattikorkeakoulun Myyrmäen toimipisteen kaksinkertaistumisen myötä. Laajennus lisää myös työpaikkoja, joita alueella tarvitaan. Työttömyysaste on noussut huolestuttavasti yli Vantaan keskiarvon. Vuoden 2013 lopussa luku oli 11,9 %. 2010-luvulla työllistävimmät alat Myyrmäessä ovat olleet terveys- ja sosiaalipalvelut, tukku- ja vähittäiskauppa, julkinen hallinto, koulutus, rakentaminen sekä tiede ja tekniikka. (Pääkaupungin alakeskusten profiilit 2014: 39; Vantaa alueittain 2015: 38; Vampatti 2016.)

Asuntokuntien keskikoko on alakeskukselle tyypillinen 1,83 ja asuntojen keskipinta-ala noin 60 m², mikä on pk-seudun alakeskusten keskiarvoa suurempi, mutta Vantaan keskiarvoa pienempi luku (Pääkaupungin alakeskusten profiilit 2014: 37–38). Tarvetta on edelleen pienille asunnoille, mutta tarjonnassa kannattaa pitää vaihtoehtoja alueen vetovoiman vuoksi. Väestönkasvun ja elinympäristön laadun parantamisen myötä asuntojen tarve monipuolistuu. Vantaan tavoitteena on tarjota laadukasta, monipuolista ja kohtuuhintaista asumista (Kallaluoto 2016).

Kaupunkikeskuksena Myyrmäki palvelee ennen kaikkea suuralueensa asukkaita. Väestön kasvaessa ja kaupunkirakenteen tiivistyessä on huolehdittava palveluverkon ja työpaikkojen riittävydestä.

Julkiset palvelut alueella ovat kattavat, mutta ne on suhteutettava asukasmääriin. Ikääntyvän väestön tarpeisiin vastataan lisäämällä hoivapalveluiden määrää keskustan liepeillä. Päivähoitotilanteen tasapainottaminen on akuuttia, sillä kaikki alueen päiväkodit ovat täynnä ja niiden tarve kasvaa. (Vantaan kaupunkisuunnittelu 2016.)

Myyrmäen rooli kaupallisena keskuksena on vähentynyt. 90-luvulla Myyrmannista rakennettiin suuri ja se houkuttelikin asiakkaita pitkään laajalta alueelta. Nyt kuluttajat suuntaavat eri ilmansuunnilla sijaitseviin uudempiin ja suurempiin kauppakeskuksiin. Samalla Myyrmanni on kuitenkin tärkeä palveluiden tarjoaja paikalliselle asiakaskunnalleen. Myyrmannia vanhempien IsoMyyrin ja Myyrinpuhoksen kohtalot sen sijaan on ratkaistava.

Tämä kehitys muuttaa alueen luonnetta ja mahdollistaa Myyrmäen kehittämisen kaupunkimaisena. Pohja on jo olemassa kävelykeskustan ansiosta. Sen elävöittäminen kivijalkaliikkein on keskeinen intressi.

Haasteena on saada sijoittajat rakennuttamaan yritystilaa, sillä tyhjä tila on aina tappiollista ja Myyrmäki koetaan riskinä yrityksille. Tähän vaikuttanee tyhjä toimistotila, jota on suurissa toimistokomplekseissa. Siitä ei kuitenkaan voi vetää johtopäätöksiä koskemaan hyvin eriluonteista kivijalkaliiketilaa.

Alueen ostovoima on hieman yli 100 %, eli rahaa tulee alueelle enemmän kuin sieltä lähtee. (Kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040, 2015: 22.) Alueen veto-

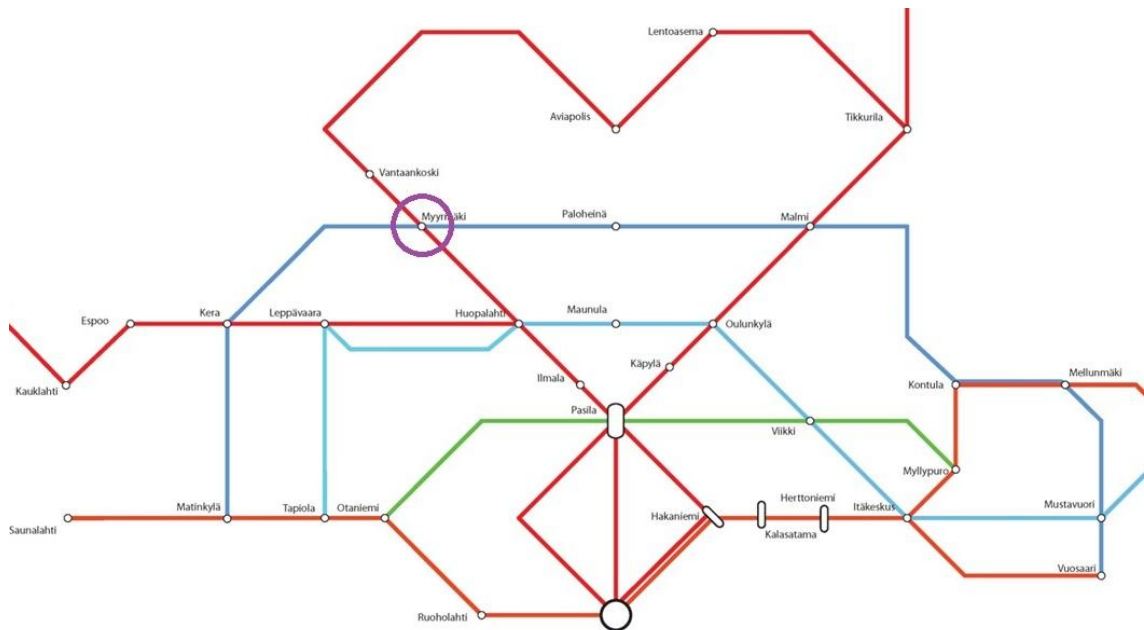
voima on nousussa yhteyksien, täydennysrakentamisen ja kaupunkikulttuurin ansiosta (Näiden alueiden vetovoima on asiantuntijoiden mukaan nousussa 2014).

Myyrmäen kävelykeskustassa on selvä tarve kadunvarren toiminnoille. Katukuvassa näkyy varsinkin hyvällä säällä paljon kiireettömiä kulkijoita, mutta julkinen ulkotila ei tarjoa heille ajanviettopaikkoja. Kävelijöitä on runsaasti, mutta niin on myös tyhjää tilaa, joten kävelijät hajautuvat (Katutilan elävyys Tikkurilassa ja Myyrmäessä 2015). Keskusta toimii ohikulkualueena, vaikka paikalliset mielellään pysähtyisivät. Se on hukkaan heitettyä potentiaalia. Keskustaan on vireillä suuri hanke, jonka rakentuminen tuo muutoksen tähän kokoamalla elämän tietyille reiteille ja parantamalla alueen palvelu- ja yritystonttitarjonnan edellytyksiä laaja-alaisemminkin.

Lisää pohdittavaa tuottaa digitalisaatio. On vaikea ennustaa, miten se vaikuttaa liiketilojen kannattavuuteen. Luultavasti kaupan alan murros on suurempi haaste isoille kaupakeskuksille, joista haetaan tarvittavat, kun taas elävä kaupunkitila on ennen kaikkea korvaamaton elämyksellinen elinympäristö.

3.2.5 Liikenne

Liikenne on painava syy Myyrmäen täydennysrakentamiselle, sillä uudet linjat tekevät alueesta tärkeän solmukohdan (kuva 8). Raideyhteys Helsinkiin avattiin 70-luvulla, ja radalle vuonna 2015 valmistunut jatke, Kehärata, toi nopean yhteyden itään muun muassa lentokentälle ja Tikkurilaan. Samana vuonna aloitti bussiliikenteen uusi runkolinja Jokeri 2 liikennöinnin Itä-Helsinkiin. Tällainen poikittaisliikenne on huomattava parannus pääkaupunkiseudulla ja vahvistaa Myyrmäen roolia koko seudun liikenneverkossa. Toteutuessaan tulevaisuuden vision mukaan runkolinja tiukentaa Myyrmäen liikenteellistä solmua entisestään, jos se muutetaan Espooseenkin jatkuvaksi raidelinjaksi. Tärkeimpinä moottoriliikenteen väylinä Myyrmäkeä palvelevat Kehä III ja Hämeenlinnanväylä, toissijaisesti Vihdintie.

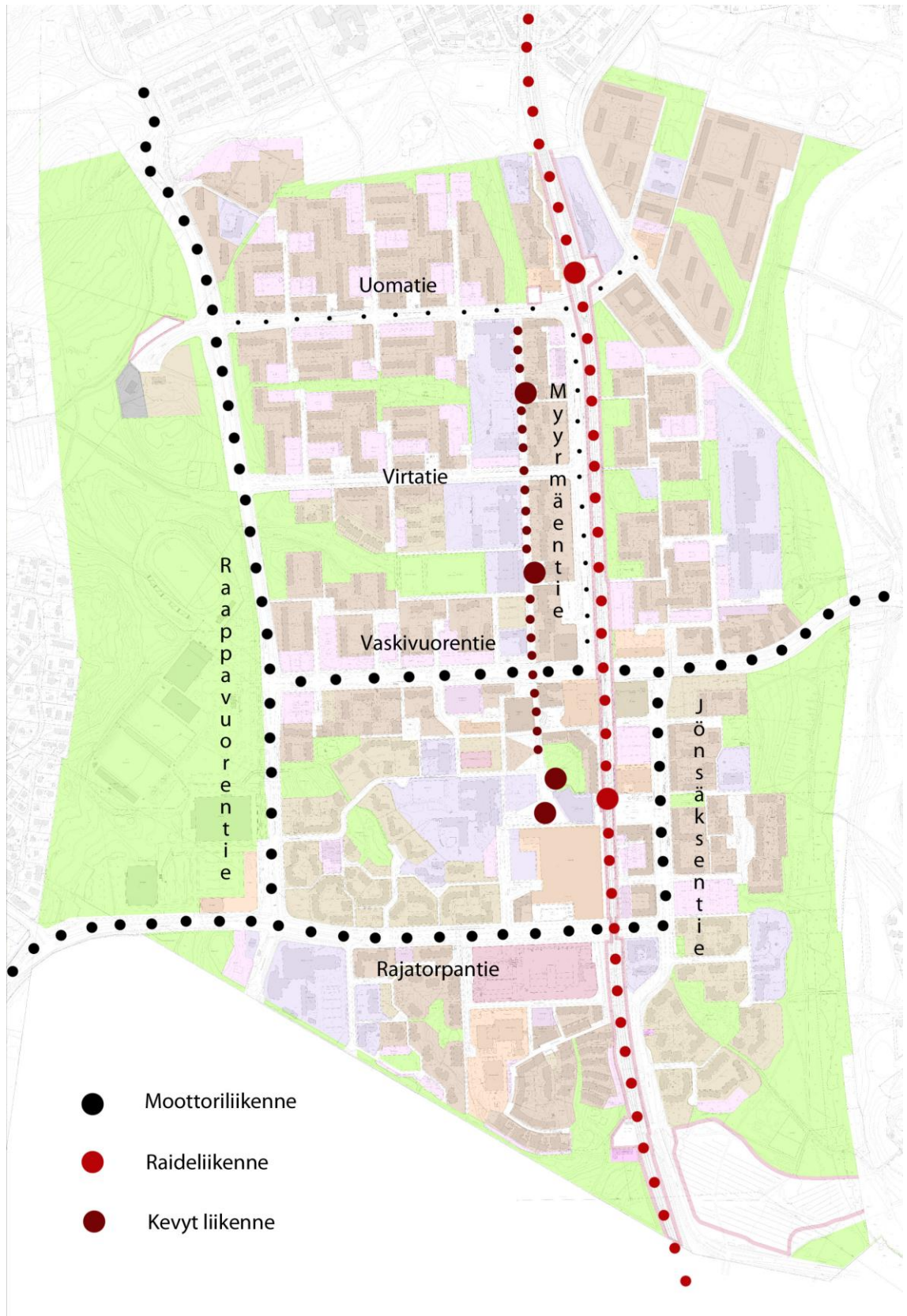


Kuva 8. Ote yhdestä mahdollisesta visiosta Helsingin raideverkostosta vuonna 2050, sis. nykytilanteen ja suunnitellut radat. Myyrmäki ympyröity. (Kuva: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto / Heikki Salmikivi)

Myyrmäen paikalliset pääväylät on esitetty kuvassa 9. Tilanne kuvaa ennen kaikkea suunnitelmaa, mutta muutokset nykyiseen eivät ole merkittäviä.

Junarata ja kävelykatuna aina palvellut Myyrmäenraitti kulkevat pohjois–eteläsuunnassa ja keskustatoiminnot sijoittuvat näiden kohdalle yleiskaavassa ja suunnitelmissa. Raitin varrella on pari toriaukiota, joiden kohdalta on kulku radan ali. Suunniteltu raidejokerin reitti noudattelee pääkatuja.

Nykyinen moottoriliikenne kohdistuu ensisijaisesti Raappavuorentielle, Rajatorpantielle, Jönsäksentielle sekä Vaskivuorentielle itään Hämeenlinnanväylän suuntaan. Vaskivuorentien väli länteen Raappavuorentielle on vähemmän liikennöity. Tämän välin kaventaminen on ollut esillä, ja toisaalta Vihervaara (2015: 84–86) esittää sen osoittamista läpikulkuliikenteelle. Nyt läpiajo on ohjattu ensisijaisesti Rajatorpantielle ja Jönsäksentielle, joiden kulmauksessa sijaitsevat muun muassa Myyrmäki, terveysasema, juna-asema ja bussiterminaali. Kyseisellä reitillä on runsaasti erilaisia liikkujia, useita bussilinjoja ja liikennevaloja, minkä vuoksi se ei vedä. Reitillä voisi rauhoittaa paikalliselle liikenteelle ja läpiajoa sujuvoittaa. Myös Uomatie toimii läpiajoväylänä. Mahdollinen Luhtitien jatke yhdistyisi Uomatiehen lännessä, mikä lisäisi väylän liikennemääriä ja mahdollistaisi reitille sujuvan joukkoliikenteen.



Kuva 9. Myyrmäen pääväylät (kuva: Nele Korhonen)

Vihervaara (2015: 77–91) esittää ratkaisuja yhteensä 14:ään Myyrmäen liikenteen haasteeseen. Ratkaisut toisivat parannuksia olosuhteisiin ja yhteyksiin. Esimerkiksi paikallisena kokoojakatuna toimivan Virtatien kavennus ja katkaisu toisivat sen varren toiminnoille uudenlaisia näkökulmia. Vaskivuorentien ja Uomatien välistä aluetta voisi tarkastella ja suunnitella rauhoitettuna kokonaisuutena. Muita kehitettäviä kohteita ovat esimerkiksi Myyrmäen vanhimman osan lukuisat alikulut sekä torit ja aukiot, jotka eivät ole tarkoituksenmukaisia. Näiden kehittäminen tai osoittaminen muuhun käyttötarkoitukseen parantaisi alueen toimivuutta ja viihtyisyyttä, varsinkin jos ideointiin osallistettaisiin naapurustojen asukkaita.

Väestön ja liikenteen kasvaessa on tärkeää huolehtia liikenneverkon riittävydestä. Toisaalta täydennysrakentamisella on paikallistasolla myös liikennettä, varsinkin yksityisautoilua, vähentävä vaikutus, kun etäisyydet lyhenevät, julkisen ja kevyen liikenteen kannattavuus kasvavat ja niiden laatua parannetaan. Seuraukset ovat suotuisia sekä luonnon- että elinympäristön kannalta.

Liikenne-ennusteiden valossa Myyrmäen pääväyliin ei tule muutoksia. Täydennysrakentaminen on otettu ennusteissa huomioon, sillä ne on tehty pohjana tiivistämiseen tähtäävälle yleiskaavalle. (Tie- ja pääkatuverkon liikenne-ennusteet 2005.) Uudet liikenne-ennusteet ja yleiskaavan ajantasaisuuden arviointi ovat työn alla.

Myyrmäessä liikennemelua syntyy moottori-, juna- ja lentoliikenteestä. Kasvavan väestön ja sitä myötä kasvavien liikennemäärien vuoksi tarvitaan meluselvityksiä varsinkin teiden ja radan varsilla. Tie- ja rautatiemeluenusteissa ei ole huomattavia muutoksia nykyiseen. Suurten liikennehankkeiden yhteydessä luonnollisesti selvitetään suuria muutoksia, mutta nykyisen verkon osalta muutokset melussa ovat maltillisia. Myyrmäen pohjoisosa kuuluu lentomeluvyöhykkeelle, jonka raja on 50 dB. (Vampatti 2016.) Asuinalueiden melutason ohjearvona pidetään enintään 55 dB.

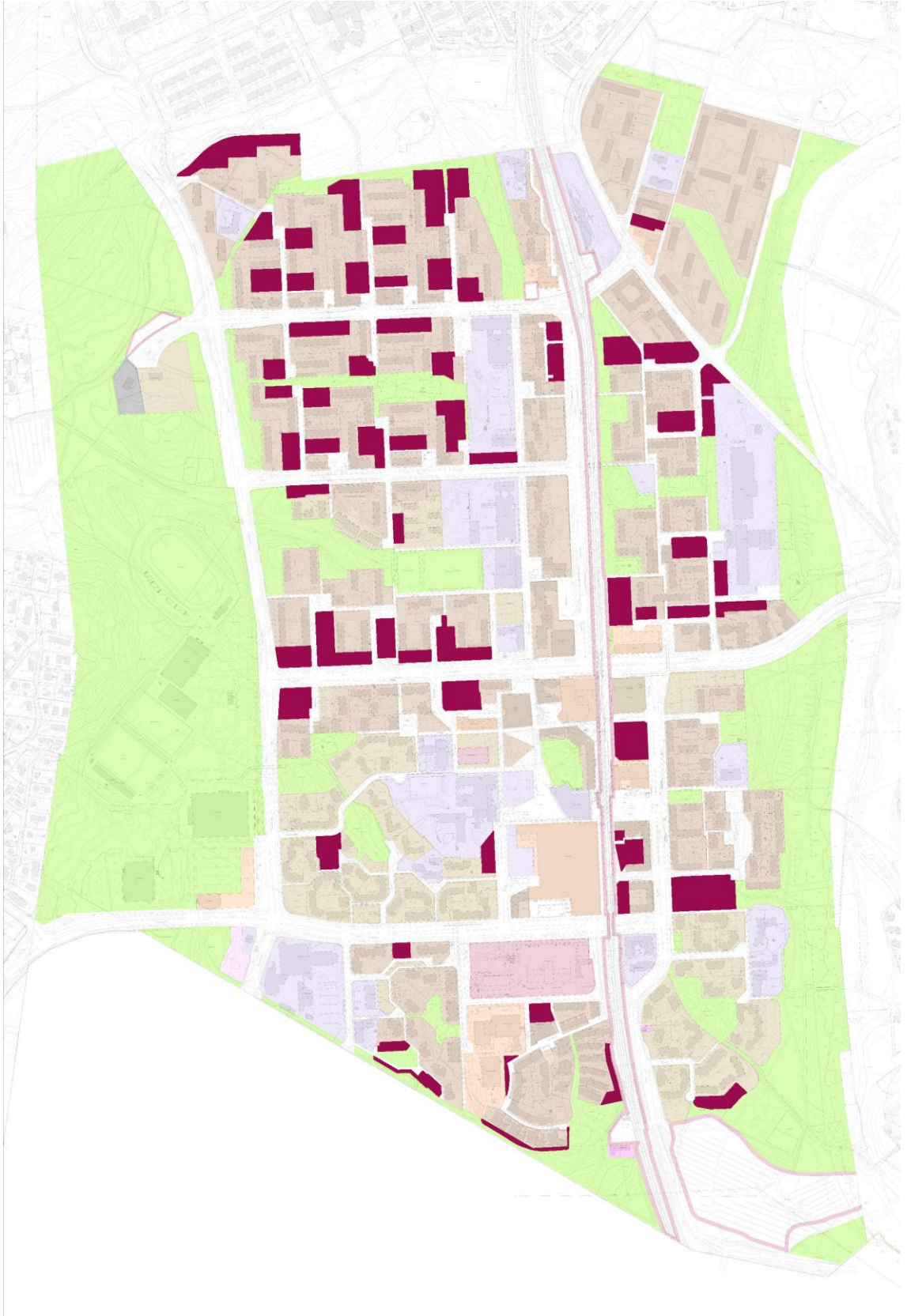
Myyrmäen liikenneverkon tulevaisuuteen vaikuttaa suunniteltu Kehä II, joka ei ole toteutumassa ainakaan lähivuosina mutta johon on varauduttu. Toteutuessaan kyseessä olisi mittakaavaltaan ja vaikutuksiltaan erittäin laaja hanke.

3.2.6 Pysäköinti

Myyrmäen rakennuskanta on ajalta, jolloin autoistuminen oli voimakasta ja kaikin puolin kannattavin pysäköintiratkaisu oli kenttä. Niitä onkin alueella runsaasti. Kuvassa 10 ovat Myyrmäen autopaikoille asemakaavassa varatut korttelialueet (Vampatti 2016). Kuva havainnollistaa paitsi autopaikoille ajantasa-asemakaavassa varatun tilan myös eri aikakausien mukaisia käytäntöjä, kun Myyrmäki on rakentunut pohjoisesta etelään. Asemakaavassa pysäköinnille varattujen korttelialueiden lisäksi pysäköintiä tapahtuu piha-alueilla ja maan alla.

Myyrmäen autopaikkavaatimusta asuinalueilla on väljennetty täydennysrakentamisen ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon lisäämiseksi. Aikaisempi tiivistettävien kaupunkikeskustojen pysäköinnin mitoitus oli 1 autopaikka 115 k-m²:ä kohden, kun nyt vaatimus on 1 ap / 130 k-m². Kyseessä on vuoden 2014 alusta voimaan tullut viiden vuoden kokeilu kilometrin säteellä juna-asemasta. Liike- ja toimistorakennusten normi on väljempi: 1 ap / 150 k-m². (Pysäköinnin mitoitusohjeen määräaikainen kokeilu 2013.) Kokeilun perusteella kilometri asemasta on liian pitkä etäisyys kuljettavaksi, jotta julkinen liikenne nousisi yksityisautoilua houkuttelevammaksi. Asemien syöttöliikennettä tulisi parantaa. (Virtanen 2016.)

Myyrmäen alueella olemassa oleva autopaikoitus ei aina vastaa asemakaavassa asetettuja vaatimuksia vaan saattaa olla toteutettu väljemmin. Havainto viittaa siihen, että autopaikkavaatimukset ovat toisinaan ylimitoitettuja. (Täydennysrakentamisen taloudellinen tarkastelu 2010.) Tällaisilla alueilla pysäköintinormin väljentäminen sujuu helpommin kuin siellä, missä on käytössä täysi pysäköintikapasiteetti, sillä olemassa olevien autopaikkojen määrää ei saa vähentää. Taloyhtiön parkkialueille rakennettaessa pyydetään taloyhtiöltä aina arvio autopaikkojen käyttöasteista.



Kuva 10. Autopaikkojen korttelialueet (kuva: Nele Korhonen)

Pysäköinnin kustannusten vuoksi taloyhtiöitä voi olla vaikea saada tiivistämään tonttejaan. Vantaan maapoliittiseen ohjelmaan on täydennysrakentamiskohteiden taloyhtiöille asetettu kannuste: Kaupungille maksettavan kehityskorvauksen määrään vaikuttavasta maan arvonnoususta vähennetään autopaikkojen korvaaminen rakenteellisilla autopaikoilla. (Järvi 2016; Maapoliittiset linjaukset 2014: 16.)

Vantaan kaupungin tulisi entistä voimakkaammin ohjata pysäköinti keskitettyyn ratkaisuun, jossa joka tontilla ei ole omaa pysäköintiä. Tätä tukevat useat kannattavuuslaskelmat. (Järvi 2016; Virtanen 2016; Selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista 2015.)

3.2.7 Virkistysalueet

Vantaan lounaisosa on tiiviisti rakennettu, mutta sen pinta-alasta huomattava osa on kattavan ja hyvin saavutettavan viherverkoston aluetta. Myyrmäkeä ympäröivät merkittävät viheryhteydet kolmesta ilmansuunnasta ja alueen kaupunkirakenteessa on useita viheralueita. Kaupunginosa on kokonaan virkistysalueiden vaikutusaluetta. (Viheralueohjelma 2012.)

Myyrmäkeä rajaavat viheralueet ehkäisevät alueen levittäytymistä ja siten tukevat kaupunkirakenteen tiivistämistä. Myös kaupunkirakenteen sisällä viheralueita tarvitaan, sillä niillä on monta tärkeää tehtävää muun muassa ihmisten hyvinvoinnin, kaupunkikuvan, ekologisuuden ja hulevesien kannalta. Myyrmäen viheralueissa on kuitenkin myös potentiaalisia täydennysrakentamiskohteita. Kuvaan 11 olen korostanut säilytettäviä viheralueita.



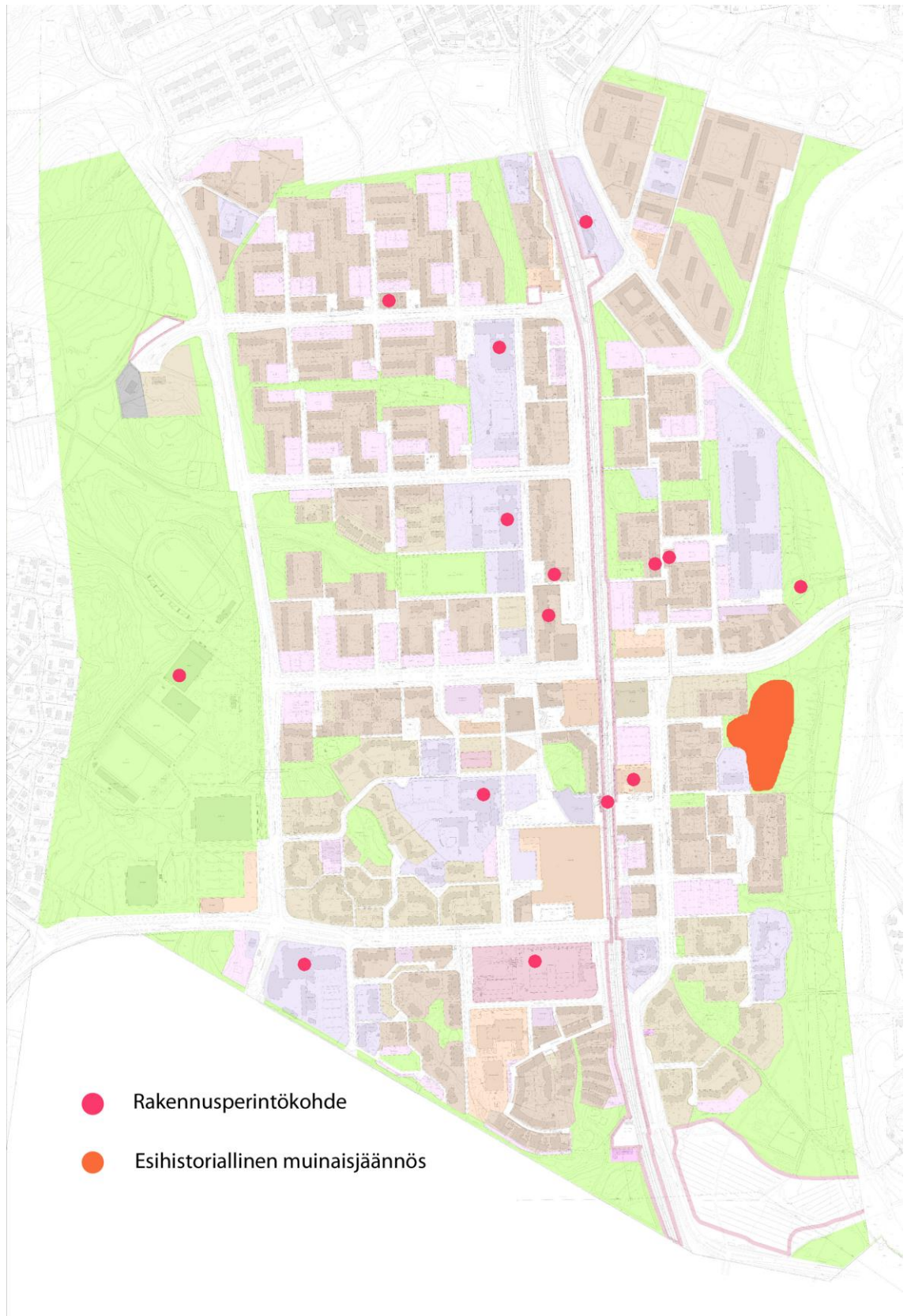
Kuva 11. Säilytettävät viheralueet (kuva: Nele Korhonen)

Martinlaakson puolelta kuvaan on merkitty pisteviivalla Viherpuiston kohdalla kulkeva viheryhteys, sillä se on sisällytetty Uudenmaan maakuntakaavaan (2007), kuten on myös Myyrmäen urheilupuiston yhteys lännessä. Idässä Myyrmäen ja Kaivokselan väliin sijoittuvan Mätäojanlaakson yhteys on mukana valmisteilla olevassa 4. vaihe-
maakuntakaavassa (Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ehdotus 2016). Sama alue on Vantaan viheralueohjelmassa (2012) arvioitu tärkeäksi kaupunkikuvallisesti sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta. Alue toimii seudullisena ulkoilureittinä Helsingin
keskuspuistoon ja tunnistetaan yhtenä Myyrmäen vetovoimakohteista. Kuvaan on merkitty etelässä kapea kaistale yhteyttä varten. Martinlaakson puolella merkittäviä ovat myös kuvaan merkityn viheryhteyden päissä sijaitsevat Raappavuoret ja Jokiuomanpuisto.

3.2.8 Rakentamisrajoitteet

Myyrmäessä on varsin vähän rakentamista rajoittavia tekijöitä. Kuvaan 12 merkittyjen lisäksi on vain hyvin vähäinen määrä pilaantunutta maata, joka ei sijaintinsa vuoksi vaikuta täydennysrakentamiseen. Toimenpiderajoituksia tai rakennuskieltoja alueella ei ole. (Vampatti 2016.)

Rakennusperintökohteet eivät automaattisesti ole säilytettäviä, mutta vaativat huolellista tarkastelua kaavatyön yhteydessä ja usein vähintään dokumentointia. Rakennuksia koskeviin päätöksiin vaikuttavat monenlaiset tekijät, joita punnitaan eri tahojen välisissä neuvotteluissa. Vantaan kaupunginmuseolla on keskeinen rooli kulttuuriperinnön tutkimisessa ja vaalimisessa.



Kuva 12. Rakentamisrajoitteet (kuva: Nele Korhonen. lähde: Vampatti)

Todellinen rakentamisen este on Jönsaksessa säilynyt muinaisjäänös, joka on Suomen tunnetuimpia arkeologisia kaivausalueita ja laajin Suomessa tutkittu esihistoriallinen asuinpaikka. Muinaisjäänöksiä on löydetty Myyrmäestä useampia, mutta suurin osa on tuhoutunut. (Hako 2009: 12.)

3.2.9 Vuorovaikutus

Ympäristösuunnittelun vaikutuspiirissä on useita osapuolia, joten vuorovaikutuksella on tärkeä rooli. Yhteistyö on yleensä luonnollista, mutta myös maankäyttö- ja rakennuslain asettama velvoite. Kaavoitukseen osallistuvia toimijoita ovat muun muassa suunnittelijat, rakennuttajat ja viranomaiset sekä paikalliset asukkaat, yritykset ja yhdistykset. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan osallisia ovat kaikki, joiden olosuhteisiin kaava kulloinkin huomattavasti vaikuttaa.

Täydennysrakentamisessa vuorovaikutuksella on erittäin suuri rooli, onhan kyse olemassa olevan elinpiirin muokkaamisesta. Empatiaa tarvitaan, kun alueeseen liittyy tunteita. Vuorovaikutus on tärkeää myös hankkeiden läpiviennin kannalta, sillä saumattomalla kommunikoinnilla voidaan ehkäistä valituksia.

Aktiivisten asukkaiden paikallisliike tekee Myyrmäestä vuorovaikutuksen osalta poikkeuksellisen kohteen. Tämä koetaan Vantaan kaupungilla eduksi ja yhteistyötä vaalitaan. Pitää kuitenkin huomioida, että Myyrmäki-liike koostuu vapaaehtoisista ja mitään ei tule puolin eikä toisin pitää itsestään selvänä. Avainsanoja kommunikoinnissa ovat avoimuus ja selkeät käytännöt. Vantaan kaupunkisuunnittelun työohjelmassa vuodelle 2016 on määritetty Myyrmäkeä koskevaan suunnitteluun tavallista monipuolisempi osallistaminen.

4 Myyrmäen maankäytön tulevaisuus

4.1 Yhteys lähialueisiin

Länsi-Vantaan keskuksena Myyrmäen vaikutusalue on laaja. Alueen rooli kaupallisena keskuksena on vähentynyt, mutta liikenteellisenä solmukohtana vahvistunut. Samalla alueen palvelut ovat tärkeitä lähialueiden asukkaille.

Myyrmäen kaupunginosan ja suuralueen kasvava väestö luo kysyntää asuntotarjonnalle ja palveluille. Painetta kehityssuuntien tarkasteluun tulee kaupunginosaa laajemmalla alueella ja jopa kaupungin rajojen ulkopuolelta, kun Myyrmäen ympärillä tiivistetään yhdyskuntarakennetta joka ilmiansuunnalla.

3,7 km²:n kokoinen Martinlaakso on Myyrmäen pohjoispuolella Kehäradan varrella sijaitseva lähes 12 000 asukkaan kaupunginosa. Alueella on runsaasti kerros- ja pientaloja, palveluita sekä kaksi juna-asemaa. Pohjoisessa Vantaankosken aseman lähellä sijaitseva jo valmiiksi laaja työpaikka-alue kehittyy – jopa kaksinkertaistuu – ja liittyy vahvemmin osaksi laajemman, Myyrmäkeäkin koskevan kokonaisuuden suunnittelua. Hiljattain uusittu Martinlaakson asemakeskus on osa kaupunginosan kehitystä ja tiivistymistä. Vuonna 2014 vireillä oli noin 68 000 k-m²:n verran kaavoitusta 1700 asukkaalle. Muut suunnitelmat koskivat noin 40 000–50 000 k-m²:ä ja reilua tuhatta asukasta. Tällaiset luvut elävät hyvin paljon suunnitelmien ja toteutusten mukaan, joten niihin täytyy suhtautua karkeina arvioina. (Rajala 2016.)

Kaivoksela on 2,3 km²:n kokoinen ja noin 4 300 asukkaan kerrostalovaltainen alue Myyrmäen itäpuolella. Kaupunginosaan laaditaan yleiskaavamuutosta, jolla vajaakäyttöinen työpaikka-alue muutetaan asuinalueeksi. Kaavan yhteydessä on tutkittu mahdollisuutta rakentaa noin 250 000 k-m², mikä tarkoittaisi noin 5 000–6 000 uutta asukasta. Alue tukeutuisi Myyrmäkeen. Lisäksi vanhan Kaivokselan puolella on vireillä noin 50 000 k-m² asumista reilulle tuhannelle asukkaalle. (Rajala 2016.)

Vapaala on Myyrmäen länsipuolella sijaitseva vanha pientalovaltainen kaupunginosa, jossa on asukkaita 1,7 km²:n kokoisella alueella noin 4 000. Alueen täydennysrakentamisen reunaehtoja on juuri tarkasteltu tiiviissä vuorovaikutuksessa paikallisten asukkaiden kanssa. (Vapaalan pientaloalueen täydennysrakentamisselvitys 2016.)

Myyrmäen eteläpuolella sijaitsee Helsingin Honkasuo, jonka uutta kaupunkikylää parhaillaan rakennetaan. Alue tukeutuu osin Myyrmäen palvelu- ja liikenneverkkoon, kun Honkasuon ja Myyrmäen yhdyskuntarakenteet yhdistyvät.

Vantaan luoteisosassa, 6 kilometrin päässä Myyrmäestä pohjoiseen, kasvaa nopeasti Kivistön alue, joka sekoittaa asumista ja palveluita. Suunnitelmiin kuuluu muun muassa Suomen suurimpiin lukeutuva kauppakeskus. Alueen vetovoiman pelätään uhkaavan Myyrmäen elinvoimaisuutta ja Kivistön palvelualue laajeneekin osin nykyiselle Myyr-

mäen palvelualueelle. Tämä toisaalta vähentää painetta tuottaa palveluita Myyrmäessä, jonka kasvuun tulee lisää omaehtoisuutta. Elinvoimaisuuden takaamiseksi Myyrmäki tosin tarvitsee lisää sekoittunutta rakennetta. Kivistön ja Myyrmäen alueita kehitetään käsi kädessä, ja varsin erilaisina ne eivät kilpaile keskenään vaan tukevat toisiaan.

4.2 Täydennysrakentamisen kohteet ja potentiaali

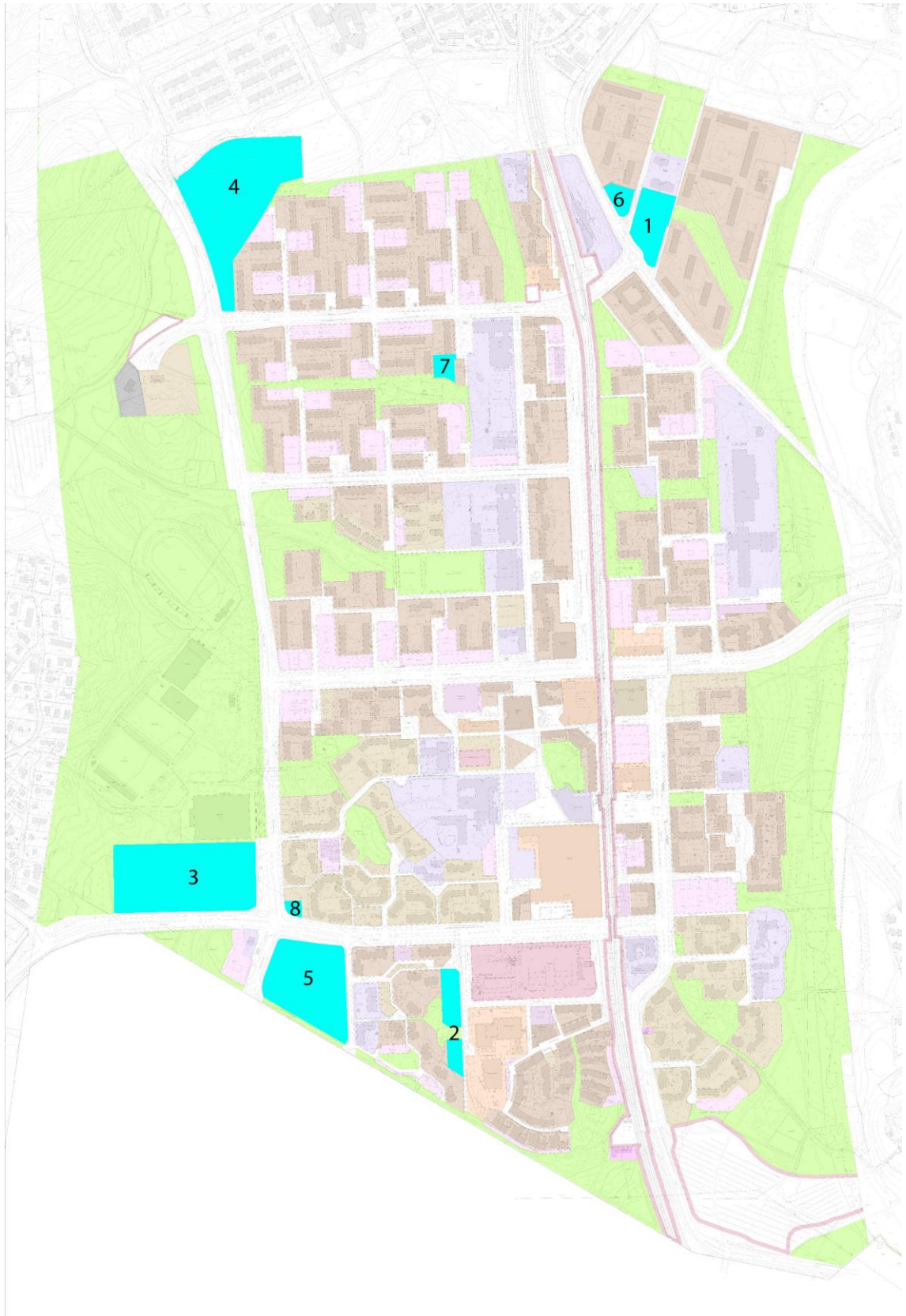
Myyrmäen kaupunginosassa ei ole viime vuosina juuri ollut hankkeita. 2010-luvulla on vahvistettu kahdeksan rakentamista sisältävää asemakaavamuutosta, joissa on uutta rakennusoikeutta yhteensä yli 100 000 k-m². Tästä asumista on lähes 50 000 k-m², mikä tarkoittaa noin tuhatta asukasta. Näiden kaavamuutosten kaikesta uudesta rakennusoikeudesta on tähän mennessä toteutettu arviolta noin 40 000 k-m². Luku elää toteutusvaiheen mukaan.

Hiljattain Myyrmäkeen on alkanut tulla hankkeita jonoksi asti. Niiden joukossa on useita suuria ja vaikutuksiltaan merkittäviä hankkeita. Kehitystä ohjaamaan Myyrmäkeen laaditaan kaavarunko, eli oikeusvaikutukseton mutta kokonaisvaltainen suunnitelma, joka määrittää asemakaavoituksen tavoitteita ja reunaehdot. Kaavarungon yhteydessä tehdään useita selvityksiä.

Vireillä on seitsemän asemakaavaa, joista kaikkiin ei sisälly luonnoksia. Uuden rakennusoikeuden määrää ei voi luotettavasti arvioida. Luonnoksien sisältämä uusi rakennusoikeus on yhteensä lähes 100 000 k-m², josta suurin osa kohdistuu asumiseen arviolta noin 2 000 asukkaalle.

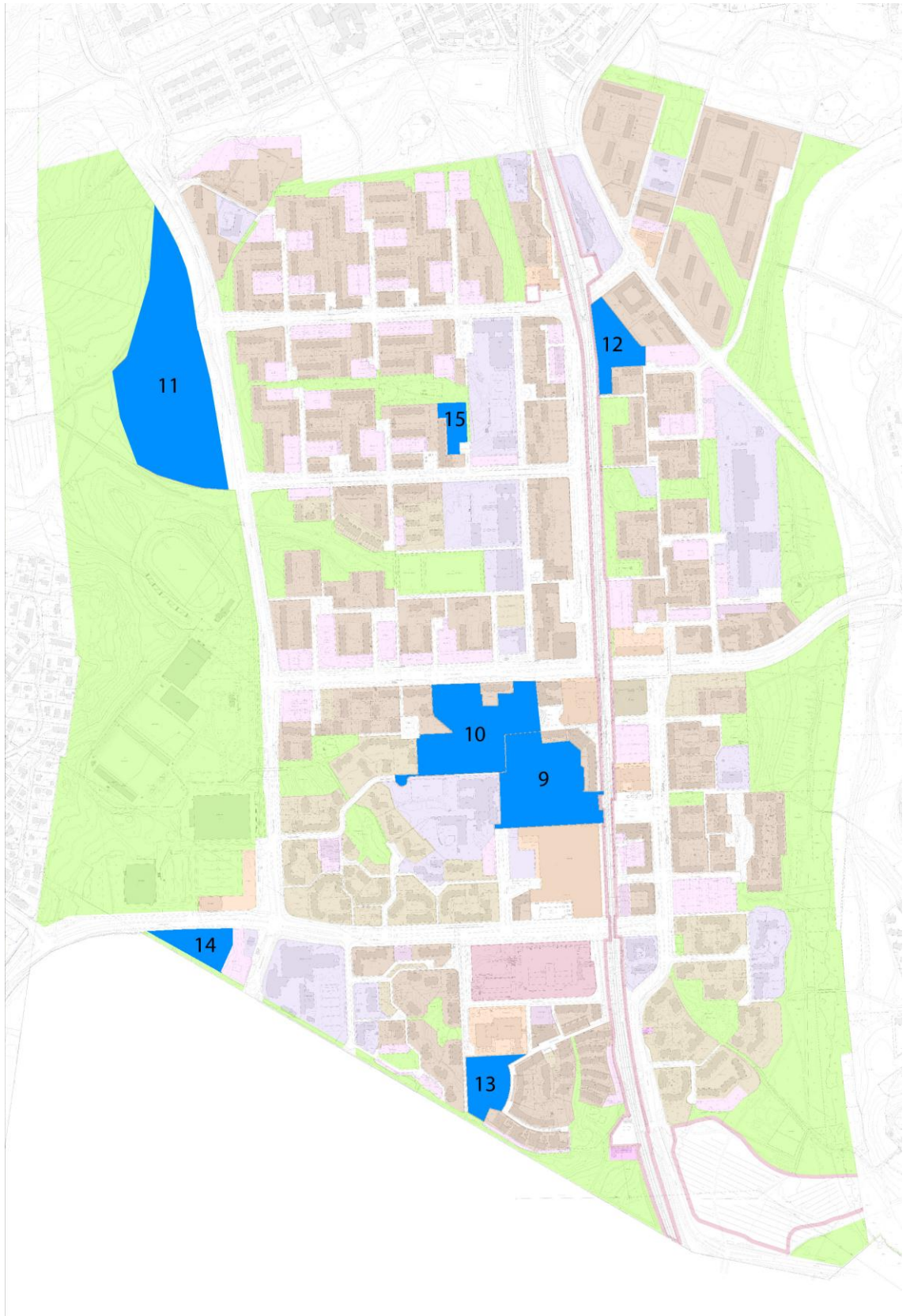
Näiden lisäksi rakennuspotentiaalia on paljon. Viitesuunnitelmien ja ääneen lausuttujen ajatusten lisäksi halusin nostaa esiin muita ehdotuksia. Rajanveto näiden välillä on häilyvää, sillä kohteet ovat todellisuudessa kaikki vielä tarkastelun alla olevaa potentiaalia; vain eri vaiheissa.

Vahvistettujen asemakaavojen sijainnit on osoitettu kuvassa 13, vireillä olevat kaavat kuvassa 14 ja muut tarkastelun alaiset kohteet kuvassa 15. Oheen on poimittu oleellimmat tiedot. Omat näkemykseni käsittelen luvussa 4.2.1.



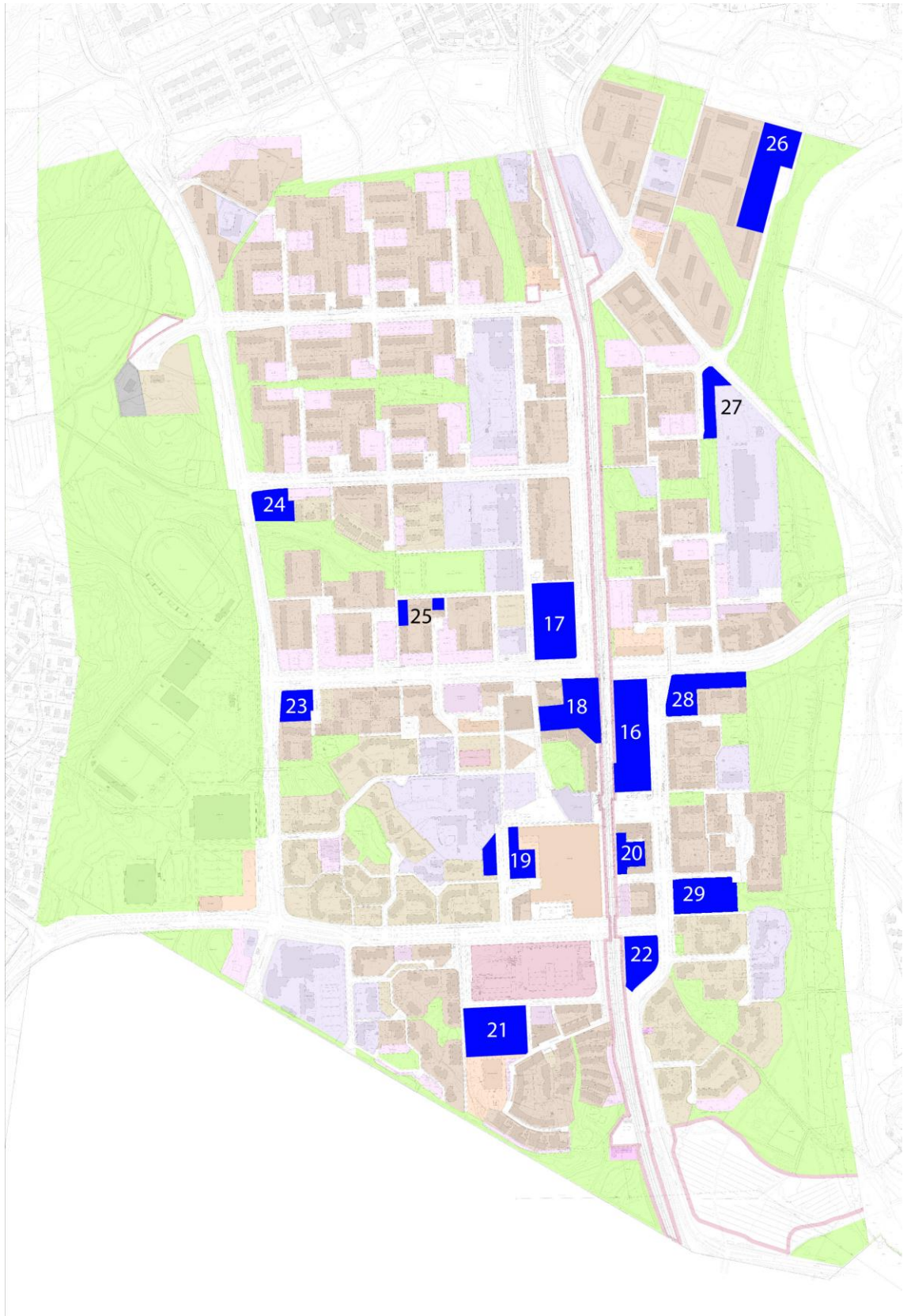
Kuva 13. Uusimmat rakentamista sisältävät kaavat (kuva: Nele Korhonen)

1. Louhela sai uuden keskuksen, kun vanhan ostoskeskuksen tilalle rakennettiin 4 100 k-m²:n asuinrakennus ja 875 k-m²:n liikerakennus. Kaavamuutos vastasi pienten asuntojen ja päivittäistavarakaupan kysyntään.
2. Kohteeseen rakennettiin ensimmäiset Bertta-talot. Kolme asuinkerrostaloa toivat yhteensä yli 10 000 k-m² asuintilaa, aputiloineen 16 000 k-m².
3. Urheilupuiston kehittäminen sisältää yhteensä noin 34 000 k-m² uutta rakennusoikeutta, joka jakautuu seuraavasti: 4 000 k-m²:n liikuntakeskus, Energia-areenan 16 000 k-m² laajennus sekä 14 000 k-m²:n hotelli ja hyvinvointikeskus. Kaavasta on toteutettu liikuntakeskus.
4. Myyrmäen asutus leviää pohjoiseen 22 360 k-m²:n verran. Kohde on rakenteilla. Päiväkotitontin rakennusoikeutta lisättiin 900 k-m²:llä.
5. Metropolia Ammattikorkeakoulu keskittää toimintansa 20 toimipisteeltä neljään, joista Myyrmäen kampus laajenee noin 16 000 k-m²:llä. Pysäköinti toteutetaan poikkeusluvalla osittain Urheilupuiston alueelle vuoropysäköintinä.
6. Toimistorakennuksen tilalle rakennetaan asuinkerrosalaa 3 000 k-m², josta 200 saa osoittaa liike- tai toimistotilalle.
7. Myyrmäen toinen Bertta-konseptilla toteutettava kohde sisältää noin 4 000 k-m².
8. Laajenevaa Metropoliaa vastapäätä tulee opiskelija-asumista noin 4 000 k-m².



Kuva 14. Vireillä olevat kaavat (kuva: Nele Korhonen)

9. Keskustan kehittäminen käynnistyi keväällä 2015 järjestetyllä kilpailulla, jonka voitti Rakennusosakeyhtiö Hartelan, VVO-yhtymä Oyj:n ja HOASin muodostama työryhmä kahdella ehdotuksellaan. Suunnittelu jatkuu voittajan kanssa. Keskustaan rakennetaan pysäköintialueille ja osittain puistoon asuin- ja kivijalkaliiketilaa yhteensä noin 35 000 k-m², joista noin 5 000 on suunniteltu osoitettavaksi opiskelija-asunnoille. Rakennusten korkeimmat osuudet on suunniteltu 16-kerroksisiksi. Keskustan rakentuminen aiheuttaa suuria muutoksia muun muassa kaupunginosan toimintoihin ja kaupunkikuvaan. Alueelle on tilattu pysäköintiselvitys, sillä uudet ja väistyvät autopaikat on sijoitettava varsin ahtaalla alueella. Kaavatyö on priorisoitu kaupunginosan suunnittelussa kaavarungon ohella.
10. Myyrmäen keskustaan rakennetaan noin 15 000 k-m²:n palvelukeskus.
11. Raappavuori on kokonaan uusi asuinalue, joka on jaettu kahteen kaavaan. Ne sisältävät asumista 10 740 ja 24 350 k-m², yhteensä siis noin 35 000 k-m².
12. Ojapuistossa tutkitaan rakentamisen mahdollisuuksia. Luonnoksia ei ole.
13. Kilterinkujalla puretaan toimistorakennus ja rakennetaan asuinkerrosalaa noin 10 000 k-m².
14. Ajopuunpuistoon suunnitellaan asumista eteläisen puolen Honkasuota silmällä pitäen. Helsingin puolella rakennetaan pientaloaluetta, mutta Ajopuunpuisto ei sovellu sellaiseksi. Luonnoksia ei vielä ole, mutta kerroskorkeudeksi on ajateltu noin 6-8. Sijaintinsa ja opiskelija-asuntojen lisääntyvän kysynnän vuoksi ainakin osa asumisesta voisi olla suunnattu opiskelijoille. Alueelle voisi yhtenäistä kaupunkikuvaa ajatellen kohdistaa puutalorakentamista, jota on tulossa myös viereen Helsingin puolelle. Se pehmentäisi pien- ja kerrostalorakennusten välistä kontrastia. Puurakentamisen lisääminen on myös osa Vantaan ympäristöohjelmaa.
15. Virtakujalle haetaan rakennusoikeutta 5 245 k-m²:n suuruiselle Bertta-konseptin mukaiselle asuinkerrostalolle.



Kuva 15. Suunnittelua sisältäviä kohteita (kuva: Nele Korhonen)

16. Myyrinpuhoksen tilalle suunnitellaan 3 asuinkorttelia, joiden pohjakerroksiin liiketilaa. Kiinteistönomistaja on hakenut kaavamuutosta. Viitesuunnitelmat sisältävät noin 55 000 k-m² sekä korkeaa rakentamista.
17. Puoliksi tyhjällä käytöllä oleva suuri toimistorakennus halutaan korvata asumisella ja pohjakerrosten liiketilalla. Viitesuunnitelmissa on noin 30 000 k-m² sekä korkeaa rakentamista. Kiinteistönomistaja aikoo hakea kaavamuutosta.
18. IsoMyyrin tilalle on suunnitelmia asumisesta ja liiketilasta.
19. Puretun terveystakeskuksen tilalle on pohdittu asumista. Myyrmannin huoltoalue on haaste. Tällä hetkellä Montuksi ristityllä paikalla on asukastoimintaa.
20. Terveystakeskuksen laajennusta suunnitellaan.
21. Toimistorakennusten tilalle halutaan asumista (liittyy kohteeseen nr. 13).
22. Betesdan palvelukoti mahdollisesti laajenee lisärakennuksella.
23. Pysäköintitontille on pohdittu VAV Asunnot Oy:n vuokra-asumista.
24. Raappavuorentien ja Virtatien risteykseen toivotaan päiväkotia.
25. Taloyhtiö haluaa täydentää tonttinsa tyhjät päädyt.
26. Taloyhtiö haluaa täydentää tonttiaan.
27. Pysäköintitonteille pohditaan asuntoja.
28. Pysäköintialueelle on suunniteltu asumista.
29. Pysäköintitontille halutaan asumista.

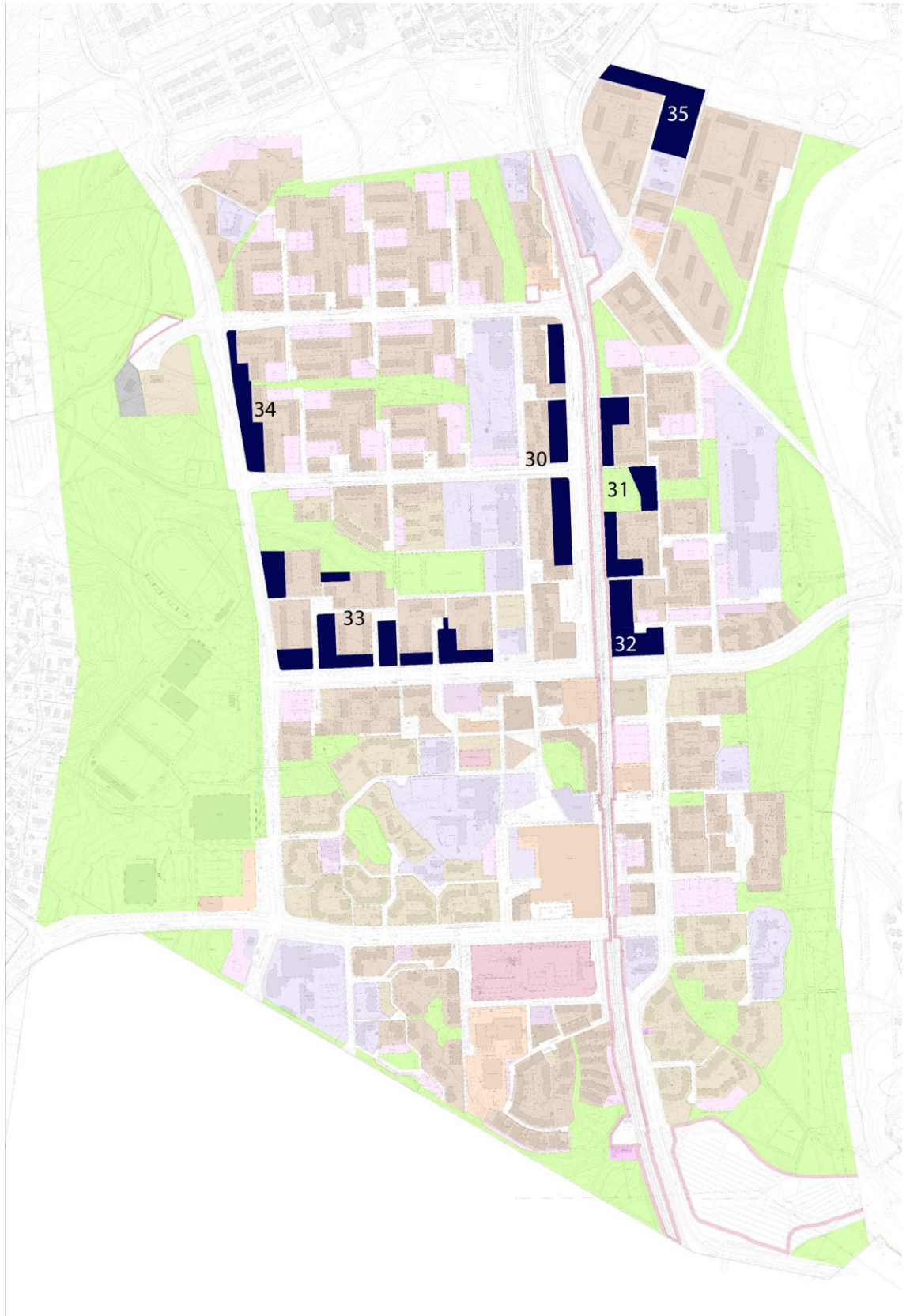
4.2.1 Omat näkemykset

Tässä luvussa tuon tarkemmin esiin omin perusteluin nostamiani kohteita (kuva 16). Valinnoissa on huomioitu muun muassa seuraavat tekijät:

- Sijoittelu erityisesti keskustaan ja radanvarsiin.
- Kaupunkikuva varsinkin katujen varsilla.
- Tärkeiden viheralueiden säilyttäminen.
- Palveluiden ja julkisen liikenteen saavutettavuus.
- Sijoittuminen kaupungin maalle (työohjelman tavoite 50 %).

Alueelta löytyi luontevasti selkeitä suuntia keskustasta eteenpäin pääväyliä mukaillen. Tärkeimpänä nousi Myyrmäen ja Louhelan asemien välinen radanvarsi, joka on keskeinen sijainniltaan ja määrittää kaupunkikuvaa. Tällä hetkellä se on todella leveä rako kaupunkirakenteessa: rata ja katu kulkevat rinnakkain, minkä lisäksi lännessä on paikoitusalueita ja idässä metsittynyttä aluetta. Maanpintaa korkeammalla kulkevalta radalta on hyvät näkymät, joten kaupunkikuvalla tällä välillä on merkitystä. Samansuuntaisesti asemien välillä kulkeva Myyrmäenraitti määrittää keskustan leviämistä. Alueella on hyvä saavutettavuus: kohdasta riippuen jompikumpi kaupunginosan juna-asemista on lähellä. Yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta. Kyseessä on selvästi täydennettävä väli. Meluasiat on selvitettävä huolellisesti, koska vieressä on sekä moottori- että raideliikennettä.

Muita täydennettäviä alueita on muun muassa Vaskivuorentien ja Raappavuorentien varrella. Lisäksi Louhelan aseman lähellä on kuin asumiseen tehty rakentamaton alue.

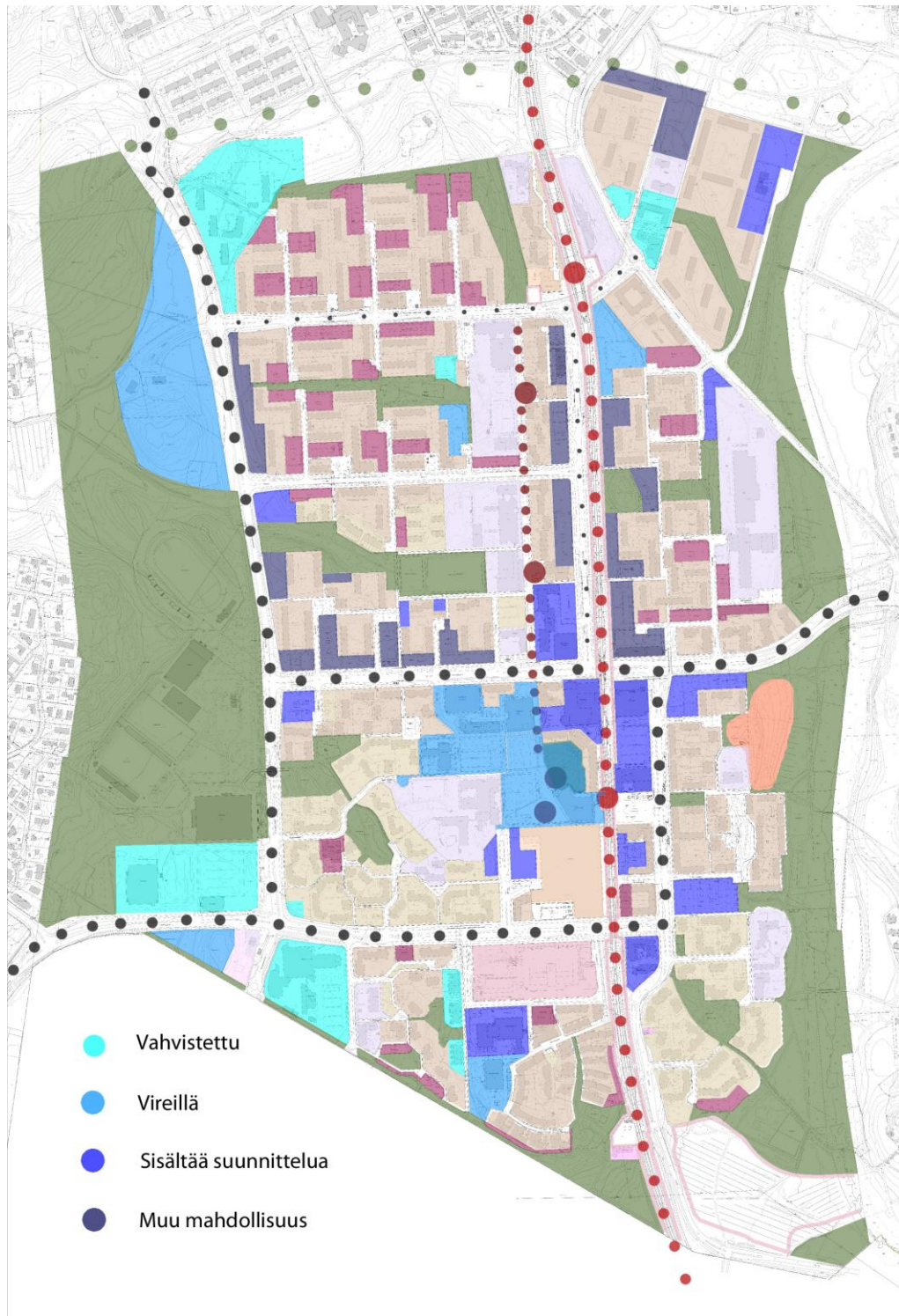


Kuva 16. Rakentamispotentiaali (kuva: Nele Korhonen)

30. Radan lännenpuoleisille paikoitusalueille voisi osoittaa asumista. Alueen kapeus ja sijoitettavien (siirtyvien ja uusien) autopaikkojen määrä huomioiden pysäköinnin voisi toteuttaa kansiratkaisulla. Alue on yksityisessä omistuksessa.
31. Radan itäinen puoli on metsittynyttä viheraluetta ja kaupungin maata, jonka voisi liittää viereisiin asuinalueisiin. Alueella on yleisten rakennusten korttelialue, jota ei ole rakennettu, mutta jota tutkitaan mahdollisena päiväkotitonttina.
32. Myyrmäentien ja Vaskivuorentien risteyksessä on matala toimistorakennus paikoitusalueineen keskeisellä paikalla. Yleiskaavassa se on tehokasta asuntoaluetta, mutta sitä voisi tarkastella työpaikkojen sijoittamiseen. Alue on yksityisessä omistuksessa.
33. Vaskivuorentie sijaitsee lähellä keskustaa, mutta muodostaa leveän aukon kaupunkirakenteeseen ja tarvitsee ryhtiä. Kadun merkitys kasvaa, jos läpiajoliikenne ohjataan sinne. Alue tulisi suunnitella laajana kokonaisuutena, joka kattaisi nykyisen ja uuden asutuksen ja paikoituksen sekä katualueen suunnittelun. Yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta. Tiealue on kaupungin ja paikoitusalueet taloyhtiöiden. Myös kaupungin omistamaa viheraluetta voisi hyödyntää, kuitenkin niin, että riittävän leveä viheryhteys ja urheilukentät säilyvät. Pysäköinti kannattaisi sijoittaa yhteiseen laitokseen.
34. Raappavuorentien varsi on paikallisia pääväyliä. Sen varteen Myyrmäen luoteisosassa on tulossa uusi asuinalue. Toiselle puolelle tietä nykyisen yhdyskuntarakenteen sekaan sijoitettava asuminen istuisi hyvin ympäröiviin suunnitelmiin. Haasteita ovat alueen kapeus, korkeuserot ja liikenneyhteyksien vetäminen. Tonttimuutoksilla alueesta voisi liittää rakennuspaikkoja viereisten taloyhtiöiden tontteihin. Yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta. Maan omistaa kaupunki.
35. Louhelassa aivan Myyrmäen koillisnurkassa on puisto, joka rajautuu Martinlaakson puolella sijaitsevaan laajaan viheralueeseen ja jää sen rinnalla vähälle käytölle. Samalla alueelle kohdistuu tarve asunnoille sekä hyvät edellytykset: asema, päiväkotito, kauppa ja ulkoilumahdollisuudet. Yleiskaavassa alue on tehokasta asuntoaluetta ja sen omistaa kaupunki.

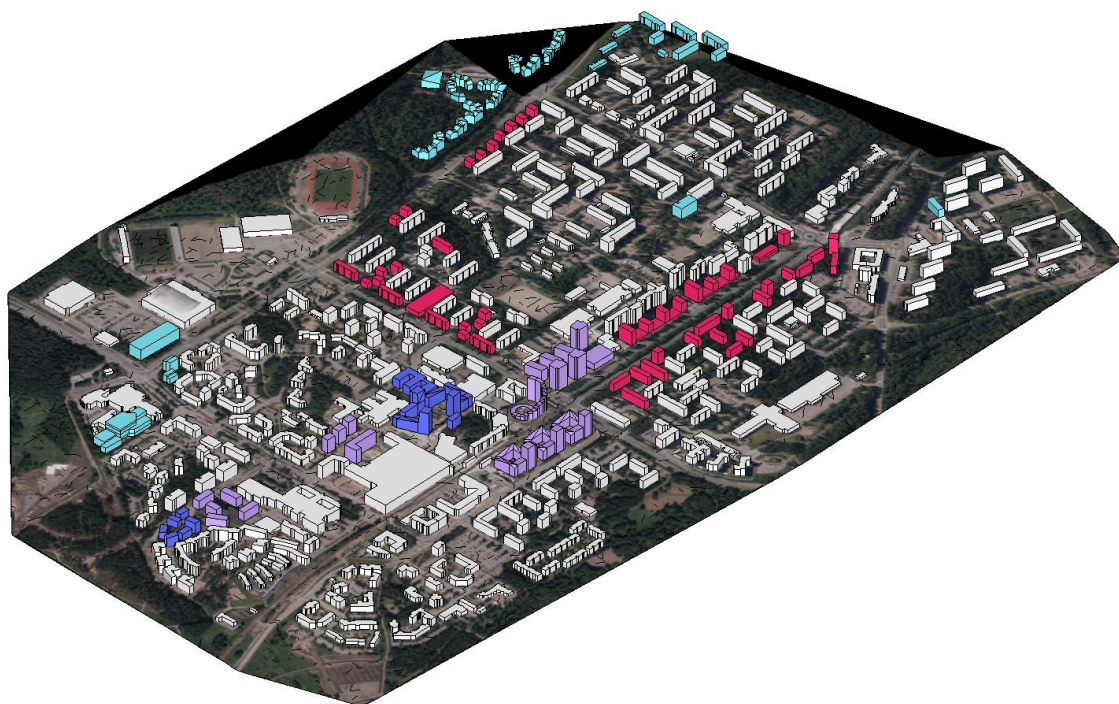
4.2.2 Yhteensovitus ja havainnollistaminen

Kuvaan 17 on koottu tässä työssä esiin tulleita tasoja. Mukana ovat suunnittelutasot, säilytettävät viheralueet, muinaisjäännös, parkkitontit sekä liikenteen pääväylät.



Kuva 17. Yhteensovitus (kuva: Nele Korhonen)

Havainnollistin rakentamispotentiaalia kolmiulotteisella mallilla, joka auttaa hahmottamaan massoja (kuva 18). Massoittelu on varsinkin keskustan kannalta tärkeää, sillä sinne suunnitellaan korkeaa rakentamista sisältäviä merkittäviä hankkeita. Keskeinen sijainti ja suuret massat vaativat perusteellisia selvityksiä. Malli auttaa hahmottamaan kokonaisuutta ja tulevaisuudenkuvia eri perspektiiveistä, mikä tekee siitä hyvän suunnittelun ja vuorovaikutuksen välineen.



Kuva 18. Myrskylän 3D-massoittelumalli. (Kuva: Nele Korhonen)

Mallissa vaaleat rakennukset ovat olemassa olevia ja turkoosit hyväksytyjä, joista osa on rakenteilla. Siniset ovat luonnoksia vireillä oleviin kohteisiin ja violetit muita viite-suunnitelmia. Punaiset ovat omia luonnoksiani, joita käsittelen tarkemmin liitteessä 1.

Potentiaalisia rakennuskohteita jää ilman muuta kaikkien esitettyjen ulkopuolelle, mutta vaihtoehdot kokevat inflaation, jos niitä on liikaa, joten on parempi nostaa selkeitä linjoja kaikkien mahdollisuuksien sijaan. Vaikka kaupunginosan täydennysrakentamista on mietittävä myös kokonaisuutena, se tulee tehdä vaiheittain tai kontrasti olemassa olevaan on liian radikaali eri toimijoiden näkökulmista. Sellainen ei anna tarttumapintaa eikä vie tarpeeksi selvästi mihinkään suuntaan.

Myyrmäen todellinen potentiaali ei ole rakentamisessa. Rakentamalla voidaan edistää sitä voimavaraa, jota alueella jo on: historiaa, vehreyttä, kävelykeskustaa ja ennen kaikkea asukkaita, jotka ovat luoneet Myyrmäkeen ainutlaatuisen hengen. Alue saa uusia kerroksia, jotka kunnioittavat historian saatossa muodostuneita.

5 Yhteenveto

Täydennysrakentaminen on Suomen kaupunkikeskusten merkittävin kasvutapa, mutta käsitteenä ilmiö hakee vielä muotoaan. Tiivistäminen on noussut pinnan alta valtavirtaan, ja nyt on ryhdytty perusteellisesti pohtimaan, mistä on kyse. Prosessin sujuvoittamiselle koetaan tarvetta. Täydennysrakentamisen edistämisen tulee tapahtua paitsi lainsäädäntöä päivittämällä myös yhteistyöllä ja vuorovaikutuksella. Täydennysrakentaminen tarvitsee lisää tunnettavuutta.

Pysäköintiin törmää täydennysrakentamisen yhteydessä aina. Monisyisen ilmiön haasteet ja ratkaisut ovat tapauskohtaisia, mutta normit säätelevät niitä jäykästi. Normien kyseenalaistamista tarvitaan eheyttämisen edistämiseksi ja autoilun vähentämiseksi.

Täydennysrakentamiskohteissa on helppo korvata vähällä käytöllä olevia yritys- ja palvelutontteja asumisella, mutta erilaisia toimintoja on vaikea saada takaisin asutuksen sekaan. Toimintojen sijoittelulla on ratkaiseva vaikutus alueen laatuun ja riskinä on lähiöityminen, jos palvelut ja työpaikat eivät ole suhteutettuja asumiseen. Rakenteita pitää edelleen sekoittaa. Vetovoimaisuuden vuoksi myös asumiseen tarvitaan monipuolisuutta.

Myyrmäessä on selkeä tarve kaupunkirakenteen tiivistämiselle ja kokonaisvaltaiselle ympäristön laadun parantamiselle. Tätä tukevat väestönkasvu, liikenteen uudet linjat sekä joka ikinen ylemmältä taholta tuleva päätös, sopimus, tavoite ynnä muu.

Myyrmäki on juuri nyt tärkeässä murrosvaiheessa, jossa tehdään pitkälle tulevaisuuden vaikuttavia ratkaisuja. Alueen kaupallinen rooli on muuttunut, mikä helposti nähdään häviönä, vaikka Myyrmäki ei todellisuudessa ole mukana kauppakeskusten välisessä kilpailussa. Alue kasvaa itsenäisenä kaupunkiympäristönä, mikä oli alkuperäinen tavoite. Myyrmäki on jo kaupunkimainen kävelykeskustansa ansiosta, joten tällainen kehitys on luonnollinen. Se kuitenkin vaatii tietoisia ponnistuksia ja reunaehtojen mu-

kaan etenemistä. Nämä määritellään nyt aloitettavan kaavarungon yhteydessä Vantaan strategiaa noudattaen.

Myyrmäen ainutlaatuista kaupunkikulttuuria on vaalittava varsinkin murroksessa. Vaikka kulttuuri on vahva, on se samalla helposti suurten mullistusten alle jäävä herkkä asia. Vantaan kaupunki, Myyrmäki-liike ja useat muut toimijat suhtautuvat päättäväisesti kulttuurin ylläpitämiseen, ja käytössä ovat moninaiset osallistamis- ja vuorovaikutusmenetelmät.

Myyrmäellä on kukoistavan tulevaisuuden edellytykset, jotka tuodaan esiin kokonaisvaltaisella eheyttämällä ja elinympäristön laadun parantamisella. Keskustan rakentuminen ja kaavarunko ovat ratkaisevat askeleet kohti kehitystä.

Lähteet

Alvoittu, Ilkka. 2014. Bertta-konsepti. Diasarja. 27.3.2014. NCC.
<http://espoo04.hosting.documenta.fi/kokous/2015332884-18-1.PDF> Luettu 29.1.2016.

Asettamispäätös YM019:00/2015. 23.9.2015. Ympäristöministeriö. Saatavilla:
<http://www.ym.fi/mrlnmuutokset> Luettu 5.3.2016.

Hako, Jukka. 2009. Myyrmäki: Kampakeramiikasta kauppakeskukseen. Vantaa: Kellastupa.

Helsingin metropolialueen yhdyskuntarakenne – Alakeskukset ja liikkuminen. 2014. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 18/2014. SYKE. Saatavilla:
<https://helda.helsinki.fi/handle/10138/135230> Luettu 15.2.2016.

Helsingin seudun yhteistyökokous. 2015. Verkkodokumentti. Helsingin seutu. Päivitetty 19.8.2015. <http://www.helsinginseutu.fi/www/hs/fi/yhteistyö/helsingin-seudun-yhteistyökokous/helsingin-seudun-yhteistyökokous> Luettu 20.3.2016.

Hyväksytyt maakuntakaavat. 2016. Verkkodokumentti. Uudenmaan liitto. Päivitetty 4.5.2016. http://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/hyvaksytyt_maakuntakaavat Luettu 4.5.2016.

Joukkoliikennekaupunki Vantaa. 2014. Vantaan kaupunki. Saatavilla:
https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/108268_Joukkoliikennekaupunki_Vantaa.pdf Luettu: 5.2.2016.

Järvi, Mikko. 2016. Kaavoitusinsinööri. Vantaan kaupunki. Haastattelu 10.3.2016.

Kallaluoto, Timo. 2016. Aluearkkitehti. Vantaan kaupunki. Useat keskustelut 1–4/2016.

Katutilan elävyys Tikkurilassa ja Myyrmäessä. 2015. Vantaan kaupunki. Saatavilla:
https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119992_katutilan-elavyys-tikkurilassa-ja-myyrmaessa.pdf Luettu 2.2.2016.

Kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040. 2015. Vantaan kaupunki. Saatavilla:
https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/119754_kaupan-palveluverkkoselvitys-2015-kevyt.pdf Luettu 3.3.2016.

Kaupunkisuunnittelun työohjelma 2016. 2015. Vantaan kaupunki. Saatavilla:
https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/121832_kaupsu-tyoohjelma_2016.pdf Luettu 16.1.2016.

Laine, Tarja. 2016. Kaupunkisuunnittelujohtaja. Luento 27.1.16. Kaupunkisuunnittelun kaavakoulu. Vantaan kaupunki.

Maankäyttö- ja rakennuslaki MRL 132/1999.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyö. 2015. Verkkodokumentti. Helsingin seutu. Päivitetty 3.3.2016. <http://www.helsinginseutu.fi/www/hs/fi/yhteistyö/maankaytto-asuminen-ja-liikenne/maankaytto-asuminen-ja-liikenne> Luettu 20.3.2016.

Maapoliittiset linjaukset. 2014. Vantaan kaupunki. Saatavilla: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawww.structure/113623_Mapo_2015_web.pdf Luettu: 5.3.2016.

Myyrmäki-liike. 2016. Verkkodokumentti. <http://myrtsi.fi/> Luettu 20.3.16.

Näiden alueiden vetovoima on asiantuntijoiden mukaan nousussa. Verkkouutinen. Helsingin Sanomat. Julkaistu 30.11.2014. Päivitetty 1.12.2014. <http://www.hs.fi/koti/a1417146058743> Luettu 20.3.2016.

Puustinen, Sari. 2014. Täydennysrakentaminen kaupunkisuunnittelun haasteena. Teoksessa Karppi, Ilari; Mäntysalo, Raine & Puustinen, Sari (toim.) Strateginen eheyttäminen kaupunkiseuduilla – Näkökulmia kestävän maankäytön ja julkisen talouden kysymyksiin. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 4/2016. Saatavilla: http://vnk.fi/documents/10616/2009122/4_Julma.pdf/d72804ca-65ef-42f6-a53f-635b01ede1ff?version=1.0 Luettu 12.3.2016.

Pysäköinnin mitoitusohjeen määräaikainen kokeilu ajalla 1.1.2014–31.12.2018 esittelyosassa määriteltujen kaupunkikeskusten asuntoalueilla. 9.12.2013. Pöytäkirja. Vantaan kaupunki. Saatavilla: <http://ktweb.vantaa.fi/ktwebbin/dbisa.dll/ktwebscr/epjattn.htm?KALA+9%2e12%2e2013%2016%3a30+23+0> Luettu 1.3.2016.

Pääkaupungin alakeskusten profiilit. 2014. Liite. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 18/2014. SYKE. Saatavilla: [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa_yhdyskuntarakenteesta/Julkaisujen_liitemateriaaleja\(26076\)](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa_yhdyskuntarakenteesta/Julkaisujen_liitemateriaaleja(26076)) Luettu 15.2.2016.

Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030. 2007. Tiivistelmä. Verkkodokumentti. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Saatavilla: https://www.hsy.fi/fi/asiantuntijalle/ilmastonmuutos/hillinta/Documents/Strategia/PKseudun_ilmastostrategia_2030_tivistelma.pdf Luettu 10.2.2016.

Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030 – tavoitteiden tarkistaminen. 2012. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä. Saatavilla: https://www.hsy.fi/fi/asiantuntijalle/ilmastonmuutos/hillinta/Documents/Strategia/PKseudun_ilmastostrategia_2030_Tavoitteiden%20tarkistaminen.pdf Luettu 10.2.2016.

Rajala, Johanna. 2016. Asemakaavasuunnittelija. Vantaan kaupunki. Useat keskustelut 1–5/2016.

Selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista. 2015. RAKLI ry. Saatavilla: http://www.rakli.fi/media/yhdyskunta/2015_kaavamaaraysten_kustannusvaikutukset_reportti_nettires.pdf Luettu 12.3.2016.

Skogster, Patrik. 2016. Kaavataloustematiikkaa. Luento. 8.3.2016. Maanmittauspäivät.

Tie- ja pääkatuverkon liikenne-ennusteet. 2005. Vantaan kaupunki. Saatavilla: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawww.structure/118784_kaupsu_liikenne_ennuste.pdf Luettu 17.3.2016.

Toiviainen, Pasi. 2015. Myytti tiiviistä ekokaupungista – eli kertomus siitä miten ajatusharhasta tuli vallitseva totuus. Verkkojulkaisu. Yle. Julkaistu 31.8.2015. Päivitetty 11.9.2015. <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2015/08/31/myytti-tiiviista-ekokaupungista-eli-kertomus-siita-miten-ajatusharhasta-tuli> Luettu 2.2.2016.

Täydennysrakentamisen esteet ja kannusteet – Kuntakentän keskustelunavaus. 2014. Uudenmaan liitto. Saatavilla: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/15231/Taydennysrakentamisen_esteet_ja_kannuste_et_kuntakentän_keskustelunavaus.pdf Luettu 12.3.2016.

Täydennysrakentamisen taloudellinen tarkastelu. 2010. 29.11.2010. Optiplan. Vantaan kaupunki.

Täydennysrakentamiskäytäntöjen kehittäminen. 2015. Verkkodokumentti. RAKLI ry. Saatavilla: <http://view.24mags.com/publication/rakli/3e884d6ed9026147f0c3c0e97cb3107d#/page=1> Luettu 12.3.2016.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava - ehdotus. 2016. Kaavakartta. Uudenmaan liitto. Saatavilla: http://www.uudenmaanliitto.fi/files/17259/Lausuntoaineisto_4vmk_EHDOTUS_kaavakartta.pdf

Vahvistettujen Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmä 2014. Karttapalvelu. Uudenmaan liitto. <http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html?x=380242&y=6683022&zom=6&lang=fi&layers=0-0>

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta. 2008. 13.11.2008. Valtioneuvosto. http://www.ymparisto.fi/fi-fi/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet Luettu 18.1.2016.

Valtuustokauden strategia 2013–2017. 17.6.2013. Vantaan kaupunki. Saatavilla: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/117515_Strategia_2013-2017_valiarviointi_suomi.pdf Luettu 16.1.2016.

Vampatti. 2016. Vantaan kaupungin sisäinen karttatietokanta.

Vantaa alueittain 2015. 2016. Vantaan kaupunki. Saatavilla: http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/124282_Vantaa_alueittain_2015.pdf Luettu 4.5.2016.

Vantaan yleiskaava 2007. Kaavakartta. Vantaan kaupunki. http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/106902_Kaupsu_YK20071217_4_osassa.pdf

Vapaalan pientaloalueen täydennysrakentamisselvitys. 2016. Vantaan kaupunki. Saatavilla: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/123062_kaupsu_014300_Vapaala_selvitys_lopullinen_260216.pdf Luettu 26.2.2016.

Viheralueohjelma 2011–2020. 2012. Vantaan kaupunki. Saatavilla: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/107501_VAO20112020nettiversio.pdf Luettu 22.2.2016.

Vihervaara, Teemu. 2015. Diplomityö: Liikennesuunnittelusta liikkumisen suunnitteluun. 9.3.2015. Espoo: Aalto-yliopisto. Saatavilla: https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/15554/master_Vihervaara_Teemu_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y Luettu 22.3.2016.

Virtanen, Jaana. 2016. Liikenneinsinööri. Haastattelu 22.3.2016. Vantaan kaupunki.

Ympäristöohjelma 2013–2016. 2013. Vantaan kaupunki. Saatavilla: https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/106604_Ymparistoohjelma.pdf Luettu 10.2.2016.

Luonnoksia



- Louhelan aseman lähelle hieman korkeampaa rakentamista merkkamaan asemaa. Ei niin korkeaa ja paljon kuin Myyrmäen keskustassa.
- Radan idänpuoleinen varsi on väljempi kuin lännenpuoleinen sekä nykyisellään että yleiskaavassa, jossa itä on tehokasta asuntoaluetta ja länsi keskustatoimintojen aluetta. Tätä on mukailtu mallissa tehokkuuksin ja kaupunkikuvallisesti.
 - Idässä lamellitaloja sekä pihoilla oikeaa maanpintaa ja kasvillisuutta, lisäksi muutama vähän korkeampi pistetalo merkkamaan rataa.
 - Lännessä tiiviimpää rakennetta ja kansipysäköintiä.



- Vaskivuorentien pohjoinen varsi suunnitellaan kokonaisuutena, jossa pysäköinti keskitetään yhteen laitokseen ja mahdollisesti osin toteutetaan Bertta-konseptilla.